










RAPIDITAS



RIVISTA ILLUSTRATA DELLE RIUNIONI AUTOMOBILISTICHE
IN SICILIA   ANNO II. 1907       



RAPIDITAS



Anno II. - 1907

Rivista Illustrata

Num. II.

delle Riunioni Automobilistiche in Sicilia

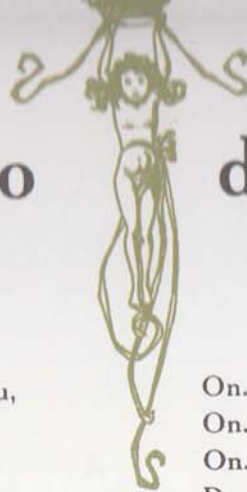
TARGA FLORIO PERLA DEL MEDITERRANEO CORSA DI VETTURETTE

VINCENZO FLORIO, Fondatore.

Si pubblica in Roma.
Amministrazione: Palermo, Via Catania, 2.
In vendita anche presso le principali librerie.

Lire Cinque.

Comitato d'Onore



Contessa Pettinengo, Torino.
Marchesa Imperiale, Genova.
Principessa Pignatelli Fici, Napoli.
Contessa Gemma Maggi, Brescia.
Signora Peggy Coltelletti, Genova.
Contessa d'Orsay, Firenze.
Signora Binetti, Palermo.
Principessa di Paternò, Palermo.
Principessa Magda Potenziani, Roma.

Signora di Scalea Rousseau, Palermo.
Duchessa Massari, Firenze.
Duchessa Grazioli, Roma.
Marchesa di Soragna, Milano.
Principessa di Trabia, Palermo.
Donna Franca Florio, Palermo.
Contessa di Mazzarino, Palermo.
Contessa Morosini, Venezia.

Barone di Zuylen di Nyevelt di Haar, Presidente dell'A. C. di Francia.
Sig. Alois Naville, Presidente dell'A. C. Svizzero.
Principe Alessandro di Solms-Braunfels, Presidente effettivo dell'Oesterreichischer A. C.
Conte Hemricourt de Grünne, Presidente del Consiglio d'amministrazione dell'A. C. Belga.
Duca Vittore di Ratibor, Presidente del Deutscher A. C.
Tenente Colonnello H. C. L. Holden R. A. F. R. S., Presidente del Comitato direttivo dell'A. C. of Great Britain and Ireland.
Comm. Federico Johnson, Direttore Generale Touring Club Italiano.
Cav. Vincenzo Florio, Palermo.
Cav. Giovanni Cini, Presidente dell'A. C. d'Italia. Firenze.
Cav. Ing. Cesare Gamba, Presidente dell'A. C. d'Italia. Genova.
On. Comm. Silvio Benigno Crespi, Presidente dell'A. C. d'Italia. Milano.
Conte Francesco Lazzara, Presidente dell'A. C. d'Italia. Padova.
Marchese Alfonso Ferrero di Ventimiglia, Presidente dell'A. C. d'Italia. Torino.
Marchese Trotti Bentivoglio Ludovico, Presidente del R. Ellice Club Italiano.
Nob. Fazio Dal Pozzo, Presidente del R. Verbano J. C.
Comm. Giuseppe Tasca Lanza, Senatore del Regno, Sindaco di Palermo.
Comm. Avv. Girolamo Di Martino, Senatore del Regno.
Principe di Scalea, Senatore del Regno.
Principe di Camporeale, Senatore del Regno.

On. Principe di Trabia e di Butera, Deputato al Parlamento.
On. Avv. Giuseppe Di Stefano, Deputato al Parlamento.
On. Comm. Avv. Antonio Marinuzzi, Deputato al Parlamento.
Duca dell'Arenella, Deputato al Parlamento.
On. Cav. Avv. Francesco Aguglia, Deputato al Parlamento.
On. Comm. Avv. Enrico Rossi, Deputato al Parlamento.
On. Avv. Nicolò Rienzi, Deputato al Parlamento.
Comm. Marchese De Seta, Prefetto della Provincia di Palermo.
Cav. Giuseppe Stagnitta, Sottoprefetto di Termini Imerese.
Cav. Filippo Prato, Sottoprefetto di Cefalù.
S. E. il Generale Mazza, Comandante il XII Corpo d'armata.
Comm. Gen. Carlo Corticelli, Comandante la Divisione di Palermo.
Comm. Guerrero nob. Eduardo, Maggior Generale Comandante della Brigata Como.
Comm. Vittorino Edel, Maggior Generale Comandante della Brigata Livorno.
Cav. Avv. Sebastiano De Luca, Sindaco di Termini Imerese.
Sig. Vincenzo Rao, Sindaco di Campofelice.
Sig. Salvatore Di Gesare, Sindaco di Isnello.
Cav. Rodolfo De Maria, Sindaco di Collesano.
Cav. Mario Failla, Sindaco di Castelbuono.
Cav. Ing. Paolo Sciaino Invidiato, Sindaco di Geraci Siculo.
Sig. Salvatore Ferrara, Sindaco di Petralia Soprana.
Cav. uff. Giuseppe Pucci di Benisichi, Sindaco di Petralia Sottana.
Barone Salvatore Signorino, Sindaco di Polizzi Generosa.
Sig. Antonio Cipolla, Sindaco di Caltavuturo.
Sig. Vincenzo Cannistraci, Sindaco di Cerda.
Barone Antonio Li Destri, Sindaco di Gangi.
Avv. Francesco Santi Miserandino, Proindaco di Castellana.
Cav. Luigi Gherisi, Capo di Stato Maggiore al XII Corpo d'armata.
Cav. Camillo Morra, Capo di Stato Maggiore alla Divisione Militare.
Cav. Angelo Battaglia, Assessore comunale di Termini Imerese.
Sig. Diego Mormino, Termini Imerese.



COMMISSIONE AUTOMOBILI

PRESIDENTE

Cav. Vincenzo Florio

COMPONENTI

Comm. Ignazio Florio
Conte d'Isnello
Comm. Ernesto Binetti
Ing. Angelo D'Angelo
Cav. Paolo Tasca
Barone Francesco Cammarata
Marchese Paolo della Scaletta
Principe Francesco di Furnari
Cav. Francesco Lampedusa
Barone Antonio di Ramione

Marchese Giuseppe de Seta
Marchese Giovanni di Schisò
Barone Vincenzo Sgadari
Marchese Giulio della Cerda
Cav. Giuseppe Giordano
Conte Guglielmo di Sampieri
Principe Nicolò di Deliella
Cav. Francesco Cupani
Rag. Renzo Valcarenghi
Cav. Salvatore Auteri Marazzani

COMMISSARI PER IL CIRCUITO

Conte Orazio Oldofredi
Conte d'Isnello
Cav. Garibaldi Coltelletti

Principe Pierre d'Arenberg dell'A. C. F.
Mr. Charles Tampier, dell'A. C. F.
Adolf H. Graf, Kaiserlicher A. C.
Eugen H. Reiss, Kaiserlicher A. C.

CRONOMETRISTA

Sig. G. F. Marley

COMMISSIONE CANOTTI

PRESIDENTE

Comm. Ignazio Florio

SEGRETARIO

Barone Michele Vannucci

COMPONENTI

Conte Giuseppe di Mazzarino
Barone Alberto Fassini

Cav. Ing. Michele Fileti
Cav. Ing. Giuseppe Torrente

DIRETTORE DEGLI UFFICI

Avv. Raffaele Savarese





Medaglie dello scultore
Alessandro Charpentier



Premii delle Prove Automobilistiche Siciliane



Medaglie dello scultore
Leonardo Bistolfi





La Targa Florio
(René Lalique)



La Perla del Mediterraneo
(René Lalique)




Coppa "Challenge"
per la Corsa di Vettuette



La Grande Corsa Siciliana

della Targa Florio

Dal 1906 al 1907.



Due soli anni la corsa automobilistica della Targa Florio da disputarsi sul montuoso circuito delle Madonie si è collocata in prima linea tra le grandi gare mondiali; è divenuta una prova classica, una di quelle a cui le Fabbriche si fanno un onore di partecipare, una di quelle che valgono a stabilire la fama di un corridore e di una marca.

Si sono in essa riunite tante favorevoli condizioni di luogo, di tempo, di regolamento, di organizzazione, di entusiasmo da farne una delle più attraenti, delle più interessanti e delle più istruttive corse automobilistiche di tutta la stagione sportiva.

Infatti la Targa Florio è in ordine di data la prima di tutte le corse; costituisce quindi il primo esperimento dei nuovi tipi dell'anno in corso; si svolge in mezzo ad uno dei più bei paesaggi della terra; pone in gara le vetture di uso comune, quelle che tutti conoscono ed adoperano, ed infine, dote sua caratteristica che le attira ogni simpatia, mentre è retta da una organizzazione diligentissima, volta a fini eminentemente pratici, è circondata da quella festevole ed amabile signorilità che le deriva dal fatto di essere l'emanazione diretta del cav. Vincenzo Florio, di un giovane *gentleman*, animato dalla più generosa ed ardente passione per lo *sport*.

Non appena annunciata, non appena conosciuta, la Targa Florio suscitò in tutti il desiderio di farne parte e di assistervi, come uno di quei convegni magnifici in cui tutti tengono di figurare.

De 1906 à 1907.

DEUX années seules d'institution ont déjà valu à la course automobile pour la Targa Florio, sur le montueux parcours des Madonies, une première place parmi les événements de ce genre de *sport* du monde entier, par cela même qu'elle est désormais l'épreuve classique, et du nombre de celles auxquelles les fabriques se font un honneur de prendre part, et qui suffisent à établir la renommée d'un conducteur et d'une marque.

Les conditions favorables de lieu, de temps, de règlement, d'organisation et d'enthousiasme qu'elle réunit en elle-même sont de nature à la rendre une des plus attrayantes, des plus intéressantes, et des plus instructives courses automobiles de toute la saison sportive.

En ordre de date, en effet, la Targa Florio est la première des courses, et constitue par cela le premier essai des nouveaux types de l'année en cours. Elle a lieu à travers un des plus beaux paysages de la terre, met en concurrence les voitures d'usage commun, celles que tout le monde connaît et emploie, et, particularité spéciale qui lui assure la sympathie générale, tout en étant dirigée par une organisation d'une diligence hors ligne, visant à un but au plus haut point pratique, elle est entourée de cette gaie et aimable gentilhommerie qui lui revient du fait d'être l'émanation directe du chev. Vincenzo Florio, un jeune *gentleman* possédant la plus généreuse et la plus ardente passion pour le *sport*.

Dès son annonce même la Targa Florio excita un désir général d'y concourir ou d'y assister, comme à une de ces réunions splendides auxquelles tout le monde tient à figurer.

Nel primo anno, nel 1906, anche in causa di gravi difficoltà materiali e morali, gli aderenti alla corsa si ridussero a 22, e i partenti furono soltanto 10, poichè gli scioperi impedirono a ben 12 vetture di trovarsi a Palermo nel giorno della partenza.

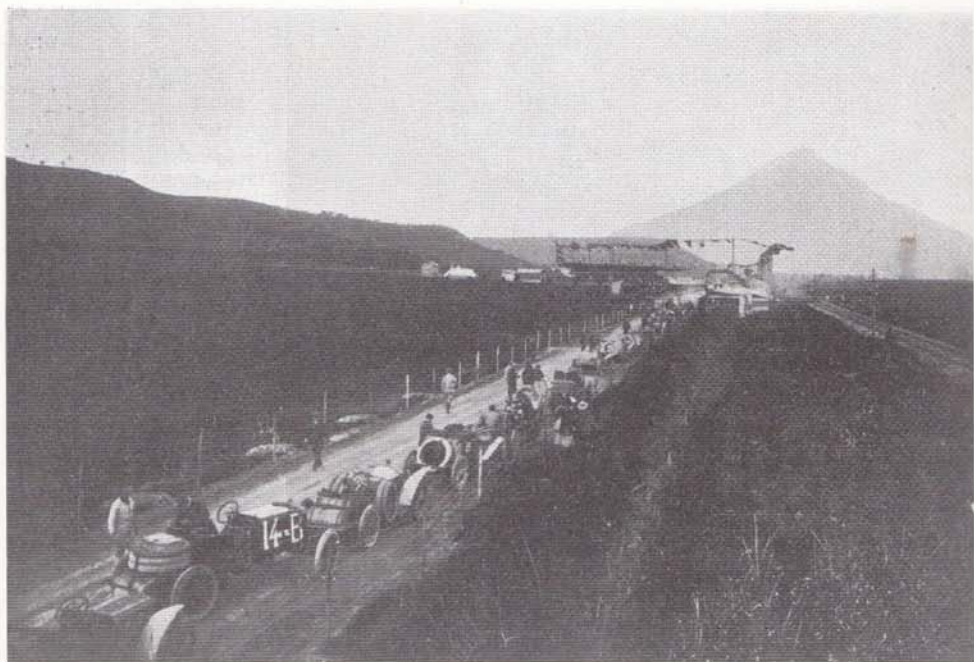
Al mattino del 6 maggio il gruppo dei concorrenti era così composto: 5 *Itala*, 1 *Fiat*, 2 *Bayard-Clément*, 1 *Berliet*, 1 *Hotchkiss*. Di questi, ben 7 figurarono all'arrivo. La vittoria arrise a Cagno (*Itala*), 2° De Caters (*Itala*), 3° Bablot (*Berliet*), 4° Graziani (*Itala*), 5° Rigal (*Itala*), 6° Le Blon (*Hotchkiss*), 7° Fournier (*Clément-Bayard*).

Il tempo impiegato da Cagno a percorrere i 3 giri del circuito (km. 446,469) fu di 9 ore, 32 minuti e 22 secondi.

Nel secondo anno, nel 1907, eccoci al prodigioso trionfo! Gli iscritti salgono alla ingente cifra di 55. Vi troviamo rappresentate tutte le nazioni e le principali case.

L'Italia si presenta con 4 *Fiat*, 4 *Itala*, 4 *Isotta Fraschini*, 4 *Züst*, 3 *Junior*, 3 *Rapid*, 3 *De Luca-Daimler*, 1 *Diatto-Clément*; la Francia con 2 *De Dietrich*, 3 *Clément*, 3 *Gobron*, 2 *Pilain*, 2 *Darracq*, 2 *Radia*, 2 *Berliet*, 1 *Charron*, 1 *Couverchel*; la Germania con 3 *Benz*, 1 *Opel*, 2 *Süddeutsche*; la Svizzera con 2 *Lucia* e 2 *Aigner*; il Belgio con una *Métallurgique*.

I partenti, la mattina del 21 aprile, a Bonfornello, furono 44; mai si era veduta una così numerosa e fervida partenza. Gli arrivati sommarono a 30 e primo fu Nazaro (*Fiat*), 2° Lancia (*Fiat*), 3° Fabry (*Itala*), 4° Duray (*De Dietrich*), 5° Cagno (*Itala*).



Le vetture allineate per la partenza.

En 1906, la première année, de sérieuses difficultés d'ordre matériel et moral ont réduit le nombre des adhérents à 22, mais les partants ne furent que 10, par suite de grèves qui ont été cause que pas plus de 12 voitures n'ont pu se trouver à Palerme pour le jour de départ.

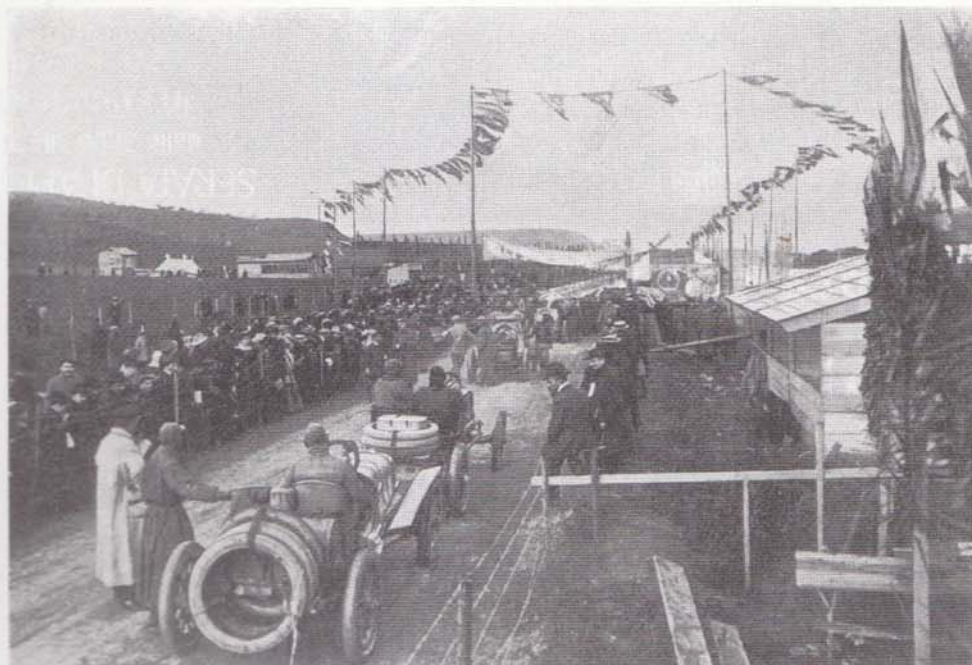
Le matin du 6 mai, le groupe de concurrents comprenait 5 *Itala*, 1 *Fiat*, 2 *Bayard-Clément*, 1 *Berliet*, 1 *Hotchkiss*. De ce nombre pas moins de sept sont arrivées au terme. La victoire sourit à Cagno (*Itala*), 2^e De Caters (*Itala*), 3^e Bablot (*Berliet*), 4^e Graziani (*Itala*), 5^e Rigal (*Itala*), 6^e Le Blon (*Hotchkiss*), 7^e Fournier (*Clément-Bayard*).

Le temps employé par Cagno à couvrir les trois tours du circuit (kilomètres 446,469) a été 9 heures 32 minutes 22 secondes.

La seconde année, 1907, nous offre un triomphe prodigieux! Le nombre d'inscriptions n'est pas moins de 55, toutes les nationalités et les meilleures maisons y étant représentées.

L'Italie se présente avec 4 *Fiat*, 4 *Itala*, 4 *Isotta Fraschini*, 4 *Zust*, 3 *Junior*, 3 *Rapid*, 3 *De Luca-Daimler*, 1 *Diatto-Clément*; la France avec 2 *De Dietrich*, 3 *Clément*, 3 *Gobron*, 2 *Pilain*, 2 *Darracq*, 2 *Radia*, 2 *Berliet*, 1 *Charron*, 1 *Cou-verchel*; l'Allemagne avec 3 *Benz*, 1 *Opel*, 2 *Süddeutscher*; la Suisse avec 2 *Lucia* et 2 *Aigner*; la Belgique avec une *Métallurgique*.

Les partants le matin du 21 avril à Bonfornello étaient au nombre de 44. Jamais un départ aussi nombreux et si enthousiaste n'avait été vu. Des 30 arrivés le premier fut Nazaro (*Fiat*), 2^e Lancia (*Fiat*), 3^e Fabry (*Itala*), 4^e Duray (*De Dietrich*), 5^e Cagno (*Itala*).



Prime partenze.

Il tempo di Nazaro, fu di 8 ore, 17 minuti e 36 secondi per compiere i tre giri del circuito (km. 446,469) battendo così il tempo di Cagno di un'ora, 15 minuti e 46 secondi.

Dopo di che tutti i più fortunati pronostici sono leciti per il 1908.

Le temps employé par Nazaro pour couvrir les trois tours du circuit (kilomètres 446,469) fut de 8 heures 17 minutes 36 secondes, battant ainsi le temps de Cagno d'une heure 15 minutes 46 secondes.

Cela étant, les prévisions les plus hardies pour 1908 sont admissibles.

Alcune Patronesse della Targa.



Contessa Mazzarino



Donna Franca Florio



Duchessa Massari Zavaglia

La considerazione della corsa.

È un po' nostro costume, quando si tratta di *sport*, di dedicare ogni considerazione a ciò che si compie all'estero, rimanendo quasi indifferenti per quello che si fa nel nostro paese. Sembra che soltanto le gare estere possano portare a conclusioni veramente serie ed esercitare una profonda influenza pratica, le gare nazionali vengono, più che altro, tenute in conto di divertimenti.

Si fa un gran caso, ad esempio, del « Grand Prix » dell'Automobile Club di Francia o della « Coppa dell'Imperatore »; si discute prima parecchi mesi sui loro regolamenti, se ne studiano e descrivono i rispettivi circuiti; si pesano minutamente le probabilità degli iscritti; si suscita infine una vivissima aspettativa

Considérations sur la course.

Il est un peu dans nos habitudes, en matière de *sport*, de donner toute notre attention à ce qui se passe à l'étranger, sans avoir l'air de nous occuper, si peu que ce soit, de ce qui se fait chez nous. Il semblerait que les courses étrangères seules peuvent produire des résultats vraiment sérieux, et exercer une influence réellement pratique, celles qui ont lieu chez nous étant plutôt considérées comme de simples divertissements.

On s'occupe beaucoup, par exemple, du « Grand Prix » de l'Automobile Club de France ou de la « Coupe de l'Empereur », discutant des mois entiers leurs règlements, étudiant et décrivant les circuits respectifs, pesant minutieusement

anche nel mondo commerciale ed industriale, e viceversa ci si cura ben poco dei particolari dell'organizzazione, del lavoro preparatorio, di tutto quello che costituisce il saldo fondamento delle principali gare italiane, che vengono guardate soltanto come spettacoli.

È effetto di *réclame*? È effetto di tradizione? In ogni modo è un errore, errore in cui non abbiamo mai avuto tanto torto di persistere come di fronte ai meravigliosi risultati della Targa Florio.

Io penso a quello che si scriverebbe, a quello che si farebbe in Francia, in Germania e in Inghilterra di fronte ad una corsa che avesse raggiunto le grandiose proporzioni e l'altissimo significato della Targa. Non si parlerebbe d'altro, se ne glorificherebbero in anticipo gli ammaestramenti, si proclamerebbe la corsa il più insigne evento sportivo mondiale. È sufficiente ricordare tutto il *bluff* degli Americani per la loro «Coppa Vanderbilt» e tutto il chiososo rimescolio dei Francesi per annunciare alle genti la trentina d'iscrizioni del loro «Grand Prix».

Ora queste prove sono ben inferiori alla Targa. Poichè è anche d'uopo dirlo e ripeterlo: è proprio il Mezzogiorno d'Italia che in quest'anno ha posseduto nella Targa Florio una delle più importanti e più belle gare automobilistiche dell'annata.

L'importanza teorica della corsa.

L'importanza, diremo così, teorica della Grande Corsa è ormai palese per tutti. Ognuno se ne è reso conto anche da lontano e anticipatamente. Essa è la corsa che inaugura la stagione sportiva, ed è la prima corsa di ampia e severa struttura; essa ha radunato il maggior numero di iscrizioni in confronto di tutte le altre gare precedenti; essa è largamente internazionale; essa ha uno scopo altamente utilitario nel senso di porre in evidenza, non già le macchine eccezionali, ma le migliori vetture di tipo e di uso comune; essa infine è destinata a fornire il criterio intorno alla consistenza, al valore dell'odierna industria automobilistica, al perfezionamento raggiunto, ponendo alle prese i nuovi prodotti delle giovani fabbriche, che non hanno avuto ancora il battesimo del fuoco, contro quelli già sperimentati dalle case conosciute, use a partecipare a tutte le gare.

Questo, ripeto, è già stato avvertito; infatti le nazioni eminentemente produttrici di automobili hanno tenuto ad avere una larga e valida rappresentanza in questa gara, le fabbriche più autorevoli, quelle di cui la fama è già stabilita hanno voluto andare a cercare sugli erti *tournequets* delle Petralie una nuova e più valorosa conferma, le fabbriche che sono ora ai loro inizi e che aspirano a impadronirsi dell'avvenire hanno giustamente compreso che in questa ardua lotta potevano conseguire la più brillante e propizia delle consacrazioni; le une e le altre quindi vi si sono preparate di lunga mano, non hanno lesinato nei sacrifici, non hanno voluto trascurare alcuna probabilità per acquistare questo serto tanto decisivo.

les chances des inscrits, suscitant en définitive une vive attente dans le monde commercial et industriel aussi, nous souciant, au contraire, fort peu des détails de leur organisation et œuvre préparatoire, de tout ce qui compose la base solide des principales courses italiennes, qu'on a l'air de classer au nombre des spectacles.

Est-ce un effet de réclame ou de tradition? C'est en tous cas une erreur, dans laquelle nous avons encore moins de raisons de persister après les merveilleux résultats de la Targa Florio.

Je me demande ce que l'on écrirait ou ce que l'on ferait en France, en Allemagne ou en Angleterre, à propos d'une course qui eût réuni les proportions grandioses et la haute signification de la Targa. On ne parlerait que d'elle, glorifiant d'avance ses enseignements, et proclamant cette course comme l'événement sportif le plus important du monde entier. Il suffit de rappeler tout le *bluff* des Américains pour leur « Coupe Vanderbilt », et l'empressement bruyant des Français pour annoncer au public les trente engagements de leur « Grand Prix ».

Ces épreuves n'ont pas l'importance de la Targa, car, il faut le répéter, c'est bien le midi de l'Italie qui nous a offert avec la Targa Florio une des plus importantes et des plus belles courses automobiles de l'année.

Importance théorique de la course.

L'importance théorique, pour ainsi dire, de la Grande Course est désormais connue de tout le monde, chacun ayant pu s'en rendre compte, de loin même, et d'avance. C'est bien la course inaugurale de la saison sportive et la première d'ample et sérieuse envergure; elle a réuni un plus grand nombre d'inscriptions qu'aucune des autres courses précédentes; elle est largement internationale; elle a pour but essentiellement utilitaire de mettre en évidence, à l'exclusion des machines exceptionnelles, les meilleures voitures de type d'usage courant; elle est appelée enfin à fournir des données exactes sur l'importance, la valeur actuelle de l'industrie automobile, le degré de perfection atteint, par la mise en présence des derniers produits des nouvelles usines n'ayant encore reçu le baptême du feu, avec des types expérimentés de maisons connues, déjà éprouvés dans les autres courses.

Ceci, nous le répétons, avait été bien compris. Aussi les pays éminemment producteurs d'automobiles ont-ils tenu à être largement, efficacement représentés dans cette épreuve. Les fabriques les plus sérieuses dont la renommée est déjà assurée ont voulu demander aux tourniquets élevés des Pétralies un nouveau et plus frappant témoignage. Celles qui sont à leurs débuts et qui aspirent à s'emparer de l'avenir ont bien aperçu dans cette rude épreuve les chances d'une éclatante et favorable consécration. Toutes de leur côté, donc, se sont préparées bien d'avance, sans mesquinerie dans leurs sacrifices, et sans négliger aucune probabilité de nature à leur assurer cette couronne si décisive.



Marchesa di Soragna



Principessa Potenziani



Signora Peggy Coltelletti

Del resto il fatto stesso che il concetto informativo della Targa è quello che prevalse quest'anno nell'organizzazione delle corse, e maggiormente prevarrà nell'anno venturo, è quello a cui con maggiore o minore fortuna hanno cercato di avvicinarsi le Commissioni sportive tanto francesi che tedesche, poichè adesso ogni nazione tende ad avere la sua corsa di velocità per vetture da turismo, è la più soddisfacente testimonianza della bontà del concetto stesso, che corrisponde proficuamente alle presenti condizioni dell'automobilismo. In altre parole è dall'ordinamento della Targa Florio e dalle finalità che lo hanno ispirato che è sorta la nuova formula di corsa, formula che associa al primitivo scopo della velocità, un altro scopo praticamente industriale, formula che nella Targa ha ricevuto la sua più acconcia e precisa esplicazione e che dovrà porgere i risultati i più attendibili.

Du reste, le fait même que le but avéré de la Targa, qui a prévalu cette année dans l'organisation des courses et va prévaloir encore plus l'année prochaine, est celui qu'avec plus ou moins de succès toutes les Commissions sportives, françaises et étrangères, ont cherché d'atteindre, vu que chaque pays tend à avoir sa course de vitesse pour voitures-touristes, offre ainsi le témoignage le plus complet de l'excellence du but proposé, qui correspond avantageusement aux conditions actuelles de l'automobilisme. En autres termes, c'est l'organisation de la Targa Florio et les résultats qu'elle se proposait qui ont donné naissance à la nouvelle formule de course, formule qui joint au but original de la rapidité, un autre but pratiquement industriel, une formule enfin qui a trouvé dans la Targa son développement plus convenable et plus précis et qui est appelée à produire des résultats assurés.

Tanto la corsa del « Grand Prix », come quella della Commissione sportiva, in Francia, basate sul consumo — 30 litri per la prima, ogni 100 chilometri e 15 per la seconda — sono per un lato troppo unilaterali e per l'altro possono troppo facilmente venir alterate da frodi. In quanto alla corsa per la « Coppa dell'Imperatore », basata sulla cilindrata, costituisce la illustrazione di un caso singolo, vale soltanto per sè stessa; non offre che scarsi dati di carattere generale poichè, non solo ammette, ma incita alla costruzione di motori specialissimi di grande alesaggio e di breve corsa, a un regime altissimo di giri, che può arrivare anche a 2000 e più giri, motori che non saranno forse mai adoperati per uso turistico. La vettura da corsa, la vettura di eccezione che si voleva escludere dalla praticità dei regolamenti, riappare ancora più eccezionale in forza dei regolamenti stessi.

Nella Targa Florio nulla di simile; la esatta determinazione dell'alesaggio dei cilindri toglie ogni artificio, resta la possibilità di allungare la corsa, di avere quindi un motore a regime più lento, e ciò può avere anche i suoi vantaggi pratici; ma ad impedire ogni esagerazione, ogni capriccio, sta il severissimo correttivo della strada, la più difficile fra quante se ne possono scegliere per un circuito da corsa.

E quasi tutte le macchine concorrenti non presentavano in realtà nulla di insolito e di anormale; le Case per la maggior parte hanno mandato vetture potenti, ma non troppo divergenti dai loro tipi usuali.

La data poi costituisce uno dei più rilevanti pregi di questa corsa, la quale per il fatto di essere la prima, viene ad acquistare l'ufficio di indice prezioso circa il valore e le qualità delle innovazioni, dei perfezionamenti introdotti più di recente nella costruzione automobilistica. È, per così dire, la prima battaglia, la quale determinerà l'andamento di tutta la campagna.

Inoltre il numero delle iscrizioni attribuisce alla lotta un'ampiezza e una portata superiori a quelle di ogni corsa precedente. I dieci partenti del 1906 sono saliti quest'anno a 44. Le case concorrenti sono 21, di cui l'elenco forma il libro d'oro dell'industria automobilistica, non solo italiana, ma francese, tedesca, svizzera e belga.

Infine la qualità dei concorrenti, per cui la corsa assume un suo speciale carattere che la rende interessantissima agli occhi di tutto il mondo automobilistico industriale e sportivo. Si tratta cioè di una corsa da cui si possono attendere i risultati più inaspettati e le rivelazioni più notevoli, che possano esercitare un'azione fortissima sull'avvenire dell'industria automobilistica. Infatti è dessa la prima corsa in cui di fronte alle macchine conosciute delle vecchie Case, che rappresentano, per così dire, la tradizione automobilistica, troviamo quelle delle Case sorte dopo e che rappresentano la nuova generazione.

È nella Targa che per la prima volta i nuovi campioni dell'industria automobilistica affrontano la lotta. Ed è stato oltremodo istruttivo lo studio della loro azione.

La course du « Grand Prix » ainsi que celle du Comité Sportif de France, ayant pour condition la consommation — 30 litres sur 100 kilomètres pour la première et 15 pour la seconde — sont d'un côté trop exclusives, et de l'autre peut-être trop susceptibles d'altérations frauduleuses. Quant à la course pour la « Coupe de l'Empereur », qui est conditionnée au cylindrage, c'est un cas isolé; elle vaut pour elle seule, et offre de bien rares données d'ordre général, puisqu'elle admet et recommande même la construction de moteurs spéciaux à grand alésage et course limitée, d'une cote élevée de tours atteignant les 2000 et plus, soit des moteurs qui ne seront selon toute probabilité jamais employés à l'usage du tourisme. La voiture de course, la voiture d'exception qu'on se proposait d'exclure dans la pratique des règlements, reparaît encore plus exceptionnelle en vertu des règlements mêmes.

Rien de tout cela dans la Targa Florio. La détermination exacte de l'alésage des cylindres évite tout artifice, tout en laissant la possibilité d'allonger la course et d'avoir par conséquent un moteur à régime plus lent, ce qui pourrait offrir des avantages pratiques. Toute exagération ou caprice d'ailleurs sont empêchés par le sévère correctif de la route, qui est parmi les plus difficiles qu'on puisse choisir pour un circuit de course. La totalité ou presque des machines en concurrence n'offraient en vérité rien de nouveau ou d'anormal, la plupart des Maisons ayant envoyé des voitures puissantes, mais ne s'écartant pas trop de leurs types usuels.

La date aussi constitue un des avantages principaux de cette course, qui, par le fait qu'elle est la première, est appelée à fournir des indications précieuses sur l'importance et la nature des dernières innovations, et les perfectionnements apportés à la construction automobile. C'est, pour ainsi dire, une première rencontre qui va décider du sort de toute la campagne.

A part cela, le nombre des inscriptions donne à la lutte une étendue et une importance dépassant celles de toutes les courses précédentes. Les 10 partants de 1906 sont cette année 44. Les Maisons concurrentes au nombre de 21 forment un vrai livre d'or de l'industrie automobile française, allemande, suisse et belge, aussi bien qu'italienne.

C'est enfin la qualité des concurrents qui donne à la course ce caractère particulier qui la rend si intéressante aux yeux du grand monde de l'automobile, industriel et sportif. C'est une course, en effet, dont on peut attendre les résultats les plus inattendus et les révélations les plus éclatantes, de nature à exercer une puissante action sur l'avenir de l'industrie automobile. Evidemment, c'est la première course dans laquelle nous trouvons les machines connues des vieilles Maisons, qui représentent, pour ainsi dire, la tradition automobile, en lutte avec les produits de Maisons à leurs débuts représentant la génération nouvelle.

C'est dans la Targa que les nouveaux champions de l'industrie automobile risquent pour la première fois les chances de la lutte. Pleine d'intérêt est l'étude de leur action.



Duchessa Grazioli



Contessa Morosini



Signora Binetti

L'importanza materiale.

Circa l'importanza materiale della Corsa, bisogna accorrere sul posto; vivere della vita febbrile dei giorni dell'attesa; assistere al rivolgimento di tutto un paese, di tutta una regione, per l'imminenza del grande evento; farsi un'idea di quello che ciascuna fabbrica compie ed ha compiuto per guadagnare la terribile partita. Allora soltanto si comprende il profondo significato della gara e si ha una misura approssimativa della sua entità e dell'immenso interesse che essa suscita, non dico fra gli spettatori, ma nel mondo industriale.

Allora altresì si comprende quello a cui forse non si è mai pensato prima. Quello che sembrava un gioco o tutt'al più uno spettacolo di proporzioni più grandiose del consueto, ci appare come uno dei più complicati e dei più gravi affari a cui ci si possa accingere. Un affare che soltanto per essere impostato, pur rimanendo nell'incertezza circa la riuscita, richiede tali calcoli, tali previdenze, tali cure meticolose quali non si impiegano nelle più ampie e difficili pratiche del commercio e dell'industria.

Lo spettacolo è dato dal momento della corsa; ma questo è un attimo in confronto al lavoro intenso e prolungato occorrente negli atti preparatorii. La corsa si potrebbe confrontare alla battaglia, di cui la durata non rappresenta

Importance matérielle.

Quant à l'importance matérielle de la Course, il faudrait se rendre sur place, vivre la vie fiévreuse des jours d'attente, assister à la transformation d'un pays entier, de toute une région, sous l'imminence du grand événement, se faire une idée de ce que chaque fabrique fait et a su faire pour gagner la terrible partie. C'est ainsi seulement qu'on parvient à se rendre compte de l'importance de cette épreuve, et à se former une idée approximative de sa valeur et de l'immense intérêt qu'elle excite non seulement chez les spectateurs, mais dans le monde industriel également.

C'est alors aussi qu'un tas de choses auxquelles on n'a peut-être jamais songé s'expliquent. Ce qui paraissait un jeu ou tout au plus un spectacle de proportions plus grandioses que d'ordinaire, se révèle à nos yeux comme une entreprise des plus sérieuses et des plus compliquées qu'on puisse tenter. Entreprise dont la simple préparation, sans la moindre assurance de réussite, demande tant de calculs, tant de prévoyance, tant de soins méticuleux, qu'on ne saurait jamais employer dans les préliminaires les plus longs et les plus difficiles du commerce et de l'industrie.

Le spectacle ne dure que le temps de la course, mais ce n'est qu'un instant en comparaison du travail incessant et prolongé que la préparation exige. A la rigueur on pourrait comparer la course à une bataille dont la durée ne représente

che un istante, e forse il meno faticoso, dei lunghissimi travagli sopportati per anni ed anni ad apprestare il buon andamento della campagna.

La corsa non è che il momento visibile della fiera e prolungata guerra che conduce ad una gara automobilistica, non è che una delle tante operazioni necessarie per arrivare a un tal momento, e non è certo l'operazione più delicata, più dispendiosa, più affannosa; non è certo quella che per essere più visibile meriti maggiormente la nostra considerazione.

Il lavoro preparatorio, incominciato mesi prima negli studi e nelle officine, e che viene a finir qui alla vigilia della corsa, il lavoro che non si vede o che il pubblico non vede, che perdura dalla mattina alla sera e sovente dalla sera alla mattina, negli uffici, nelle officine e nei *garages* improvvisati, nei depositi e lungo il circuito, è proprio quello che ha diritto alla nostra ammirazione e che ci offre un indice altrettanto sincero quanto inaspettato della somma di sforzi, di sacrifici, di studi, di previdenze, di materiali e di denari, che costa una grande corsa come la Targa e che ne forma la sua seria base.

Gli elementi del grande dramma sportivo.

Una grande corsa automobilistica, e questa della Targa Florio è stata una delle più grandi, è un commoventissimo e spettacoloso dramma. Un dramma in azione, che colpisce violentemente la nostra sensibilità, ma che contiene tutti gli elementi e possiede lo stesso svolgimento del dramma teatrale. Vi si scorge cioè il periodo della preparazione e delle prove, il momento culminante della rappresentazione e la catastrofe, e vi si tiene conto degli scenari e dell'elenco dei personaggi. L'intreccio si conchiude nella palpitante battaglia della velocità.

L'efficacia dei preparativi.

L'immensità e l'efficacia dei preparativi e delle prove compiuti così dagli organizzatori come dai concorrenti nelle settimane che hanno preceduto l'avvenimento, sono state tali da trasformare profondamente l'aspetto e l'esistenza non di una città, ma di una regione e di una popolazione.

Da Termini Imerese, quartiere generale della gara, si è diffuso, per così dire, a tutta la Sicilia il fermento nuovissimo che ha determinato un così repentino cambiamento di regime e di civiltà. Tutte le influenze riunite della storia non sono state capaci, durante secoli e secoli, di fare quello che in pochi giorni ha fatto l'automobile.

L'invariabile tradizione secolare si è cancellata sotto il nuovo strato di civiltà meccanica importata di un tratto, come il cedente intonaco del tempio vetusto è scomparso sotto i cartelloni *réclame* di una marca di pneumatici o di olii lubrificanti.

qu'un instant, et peut-être le moins pénible, des longs travaux soutenus pendant des années pour assurer l'heureux résultat de la campagne.

La course n'est que l'instant visible de la guerre rude et prolongée qui mène à une épreuve automobile. Elle n'est qu'une des nombreuses opérations nécessaires pour parvenir à ce moment, et assurément pas l'opération la plus délicate, la plus couteuse, et la plus difficile, ni celle qui, pour être la plus visible, a le plus droit à notre considération.

L'œuvre préparatoire commencée des mois d'avance dans les bureaux et usines, qui a son terme ici à la veille de la course, l'œuvre invisible ou que le public ne voit pas, qui se prolonge du matin au soir et souvent même du soir au lendemain, soit dans les bureaux, usines, et garages improvisés, comme dans les dépôts et sur toute l'étendue du circuit, est sans contredit celle qui a droit à notre admiration et qui nous fournit un témoignage aussi sincère qu'inattendu, du nombre d'efforts, sacrifices, études, prévoyances, matériaux et dépenses qu'exige une course de l'importance de la Targa, et qui forme la solidité de sa base.

Éléments du grand drame sportif.

Une grande course automobile, et la Targa Florio est parmi les plus grandes, constitue un drame à la fois admirable et émouvant. Drame en action qui frappe vivement notre sensibilité, mais qui renferme tous les éléments et a le même développement qu'un drame de théâtre. On y voit en effet la période préparatoire et d'essai, le point culminant de la représentation, et la catastrophe, sans oublier la mise en scène et la liste des personnages. L'action est déterminée par le combat palpitant de la course elle-même.

Efficacité des préparatifs.

L'énormité et l'efficacité des préparatifs et des essais accomplis, tant par les organisateurs que par les concurrents, dans les semaines qui ont précédé l'événement, ont été de nature à effectuer une transformation complète dans l'aspect et l'existence de la ville non seulement, mais de toute une région et de toute une population.

De Termini Imerese, quartier général de la Course, le nouveau ferment qui a apporté ce changement soudain de régime et de civilisation s'est, pour ainsi dire, diffusé dans toute la Sicile. Toutes les influences de l'histoire, à travers les siècles n'ont pu réussir à faire ce que l'automobile a fait dans l'espace de quelques jours.

L'invariable tradition séculaire s'est effacée sous la nouvelle couche de la civilisation mécanique importée tout d'un coup, comme l'enduit lézardé de la vieille bâtisse a disparu sous l'annonce-réclame d'une marque de pneumatique ou d'huiles lubrifiantes.



Principessa di Trabia



Principessa Pignatelli



Contessa d'Orsay

L'immagine più poetica ed espressiva di questo contrasto tra l'antica vita placida e l'inquieta attività della vita nuova portatavi dall'automobile mi si è offerto allo sguardo volgendo successivamente gli occhi dal romito Belvedere di Termini al mare ed alla strada. Nel breve porto tranquillo e silente ecco tre paranze immobili, simbolo di una tradizione quasi immemorabile ed immutabile; sulla scoscesa strada a zig-zag che sale al dolce giardino tutto imperlato di pioggia, ecco due grigie e strepitose macchine che si inseguono concitate e minacciose.

Ogni strada, ogni casa, gli abitanti istessi mostrano i segni di questa energica rivoluzione. Pur gli abitanti indigeni, i figli della terra, sono scesi in ombra, sono stati quasi spossessati. Quella che conta a Termini non è più la sua fedele cittadinanza, ma la turba degli invasori, la popolazione nuova e commista di *sportsmen*, di ingegneri, di direttori di fabbriche, di meccanici, di *chauffeurs* venuti qui ad una sfida audace che è nello stesso tempo la più seria delle operazioni commerciali, da ogni parte non solo d'Italia ma d'Europa.

In meno di un mese adunque le giovanili energie poste in movimento dalla Targa hanno cambiato un regime di vita sociale, uno stile di civiltà e persino la massa della popolazione di Termini Imerese, di questa bianca e silenziosa

L'image plus poétique et expressive de ce contraste entre la vie tranquille d'autrefois et l'activité fébrile du nouvel état de choses créé par l'automobile saisit l'œil quand on promène le regard du solitaire Belvedere de Termini, vers la mer et la route. Dans le petit port calme et silencieux à peine trois bateaux de pêche immobiles, symboles d'une tradition presque immémoriale et immuable; sur la route escarpée qui mène en zigzag au doux jardin arrosé par la pluie, deux machines sombres et bruyantes qui se poursuivent nerveuses et menaçantes.

Chaque rue, chaque maison, les occupants eux-mêmes, offrent les signes de cette énergique révolution. Les habitants indigènes, les enfants du sol ont disparu et sont presque dépossédés. Ce n'est plus sa population fidèle qui compte à Termini, mais plutôt la foule d'envahisseurs, assemblage nouveau et mixte de *sportsmen*, ingénieurs, directeurs d'usines, mécaniciens, chauffeurs italiens et du reste de l'Europe, accourus pour répondre à un audacieux défi, qui est néanmoins une opération commerciale de premier ordre.

Dans l'espace d'un mois à peine les jeunes énergies mises en mouvement par la Targa ont changé le système de vie sociale, le genre de civilisation, et jusqu'à la masse de la population de Termini Imerese, cette blanche et silencieuse petite cité sicilienne étalée au bord de la mer, dominée par la sombre montagne de

cittadina siciliana, schierata sul mare, vigilata dalla fosca montagna di San Calogero e adagiata da tempo immemorabile nella sua consuetudine secolare. In pochi giorni l'automobile ha fatto di più dei proconsoli, degli eserciti, dei pirati conquistatori, di tutte le influenze della storia riunite insieme durante parecchi secoli.

La nuova Termini e l'Albergo delle Terme.

Termini è divenuta irricognoscibile. Alla esistenza monotona e lenta della sua popolazione semi-orientale di pescatori e di coltivatori si è sostituita bruscamente l'ansia instancabile dell'esistenza moderna. È come se fosse avvenuto un improvviso cambiamento di scena e di personaggi.

L'Albergo delle Terme, solenne come un rudero e quieto come un convento, è il cuore anelante di questa esistenza febbrile: ha acquistato improvvisamente la vivacità tumultuosa di un accampamento in frenesia. Esso sarebbe inabitabile per i suoi ospiti abituali e pacifici. È divenuto un alveare in perpetua e clamorosa agitazione, una caserma gremita in ogni angolo. I vecchi e severi saloni sono trasformati in dormitori e refettori, le camere non sono che depositi di letti. È un riassunto del mondo automobilistico, il campo di mobilitazione e di concentrazione delle fervide forze dell'automobilismo. La sala da pranzo è un catalogo vivente e completo delle fabbriche di automobili. Niuna delle personalità più spiccate della nuova industria ivi manca; vi è tutta l'aristocrazia dei costruttori e dei corridori. Vincenzo Florio ha compiuto il miracolo di attirarli su questo estremo e luminoso lembo di terra italiana.

Tutte le lingue vi si ascoltano, ma un solo discorso, la previsione della corsa, siccome tutti i rumori si fondono nel ritmico palpito dei motori, che sembra segnare la misura affrettata di questa vita turbinosa.



L'Equipe "Isotta Fraschini"

San Calogero, et livrée de temps immémorial à ses habitudes séculaires. En peu de jours l'automobile a fait plus que les proconsuls, les armées, les pirates conquérants et toutes les influences de l'histoire réunies ensemble n'ont pu faire pendant des siècles.

La nouvelle Termini et l'Hotel des Thermes.

Termini ne se reconnaît plus. L'existence lente et monotone de sa population semi-orientale de pêcheurs et cultivateurs a été brusquement bouleversée par l'empressement affairé de l'existence moderne. C'est comme si un soudain changement de scène et de personnages eût eu lieu.

L'Hôtel des Thermes, solennel comme une ruine et morne comme un couvent, est le cœur palpitant de cette existence fiévreuse. D'un coup il a acquis l'activité tumultueuse d'un campement en état de frénésie, devenant inhabitable pour ses hôtes réguliers et paisibles. C'est désormais une ruche en état de bourdonnement continu, une caserne remplie de tout côté. Les vieux salons austères sont transformés en dortoirs et réfectoires, les chambres en vrai dépôts de lits. C'est un résumé du monde de l'automobile, le camp de mobilisation et de concentration des forces vives de l'automobilisme. La salle à manger est un vrai catalogue vivant et complet des fabriques d'automobiles. Aucune des personnalités en vue de cette nouvelle industrie n'y manque, il y a là toute l'aristocratie des constructeurs et conducteurs. Vincenzo Florio a su accomplir le miracle de les attirer tous sur cet extrême et lumineux lambeau de terre italienne.

Toutes les langues y sont parlées mais le sujet de conversation est toujours le même: les prévisions sur la course, de même que tous les bruits se fondent dans la palpitation rythmique des moteurs, qui semble marquer la marche accélérée de cette vie trépidante.



L'Equipe "Züst", al Pesage

Le previsioni e il significato della corsa.

Vi sono quelli, e sono i più, i quali ritengono essere la Targa una prova eminentemente personale, una corsa cioè che si vincerà più dagli uomini che dalle macchine, una gara in cui primeggiano le qualità del corridore e passano in seconda linea quelle della vettura. E le ragioni addotte in sostegno non mancano di fondamento. Le vetture delle buone marche, su per giù si equivalgono, e, date le terribili difficoltà del percorso, la supremazia di questa o quest'altra non può derivare che dal conducente. Per i suoi innumerevoli *virages*, per l'alternativa di salite e di discese, il circuito è un insaziabile divoratore di energia fisica e nervosa. Soltanto un corridore esercitato, di grande resistenza e di gagliarda fibra, audace e riflessivo al tempo stesso, può arrivare in fondo. L'asprezza del circuito si incaricherà di eliminare i principianti, i meno robusti, gli inadatti.

È superfluo aggiungere che chi la pensa così scorge il futuro vincitore tra i corridori vecchi professionisti, i Lancia, gli Hemery, i Wagner, i Cagno, i Nazaro, i Duray.

Vi sono altri i quali, pur ammettendo e per le stesse ragioni basate essenzialmente sulle difficoltà del circuito, il carattere personale della corsa, giungono alle conclusioni opposte: intravedono cioè il probabile vincitore tra i corridori nuovi, tra i giovani che per la prima volta si presentano al formidabile cimento. Ragionano così: Un corridore di professione esperto e celebre, che si rende conto delle enormi difficoltà e dei pericoli gravissimi del circuito, non si arrischia più; la stessa straordinaria difficoltà del circuito gli produce come una costrizione di non avventurarsi in andature e audacie che gli appaiono temerarie e senza frutto.

L'inesperto arrischia il tutto per il tutto, inconsapevole in parte del pericolo e dell'impossibilità, tenta magari l'impossibile, tanto nel sopravanzare un concorrente quanto nel prendere in velocità una svolta, e se un po' di fortuna lo aiuta, passerà e vincerà. È probabile quindi che al primo posto venga a trovarsi un conducente nuovo, deciso a tutto pur di farsi strada e aiutato anche dalla fortuna.

Taluni pessimisti arrivano a sentenziare che questa corsa non è che un gioco di fortuna. Il circuito, essi dicono, è tanto difficile da costituire un'anormalità: tanto le qualità del conduttore come quelle della macchina non contano di fronte ad un tal numero di ostacoli. Taluni meccanici, dopo un giro, sono stati presi da vertigini e dal mal di mare. Le vetture, anche se fortissime, non sapranno nella maggior parte dei casi come utilizzare la loro potenzialità. Tranne che al rettilineo di Bonfornello, non potranno mai lanciarsi e per oltre due terzi del circuito, date le condizioni della strada, si troveranno nella impossibilità di passare un'altra vettura concorrente più lenta. Arbitra quindi non resta che la fortuna.

Prévisions et signification de la course.

Il y a des gens, assez nombreux du reste, qui sont d'avis que la Targa est une épreuve tout à fait personnelle, une course dont le sort dépend plutôt de l'homme que de la machine, une lutte dans laquelle les qualités du conducteur l'emportent sur celles de la voiture. Les raisons produites à l'appui ne manquent pas d'une certaine valeur. Les voitures des bonnes marques s'équivalent à peu de chose près, et en tenant compte des difficultés exceptionnelles du parcours, la victoire de l'une sur l'autre ne peut dépendre que du conducteur. Par ses innombrables virages, par sa suite de montées et de descentes, le circuit est un dévorant insatiable d'énergies physiques et nerveuses. Ce n'est que le conducteur exercé, plein de résistance et de vigueur, audacieux et réfléchi en même temps, qui pourra en arriver à bout. Les difficultés du circuit auront bientôt raison des débutants, des moins robustes, et des inaptes.

Inutile d'ajouter que tous ceux qui raisonnent ainsi ne voient le futur vainqueur que parmi les vieux conducteurs de profession, tels que les Lancia, Hemery, Wagner, Cagno, Nazaro et Duray.

Il y en a d'autres qui tout en admettant, pour les mêmes motifs fondés essentiellement sur les difficultés du parcours et le caractère personnel de la course, en arrivent à des conclusions opposées, en ce qu'ils aperçoivent le vainqueur probable parmi les jeunes compétiteurs qui se soumettent pour la première fois à la rude épreuve. Un conducteur de profession, habile et renommé, qui s'est rendu compte des difficultés énormes et des graves dangers du circuit, ne s'y engage plus; la difficulté exceptionnelle du circuit elle-même fait naître en lui une aversion à risquer des excès de vitesse et tours de force qui lui paraissent téméraires et sans résultat.

Celui à qui l'expérience fait défaut risque le tout pour le tout, et, peu renseigné sur le danger et le manque de possibilité, hasarde l'impossible, soit en devançant un compétiteur, soit en tournant une courbe à grande vitesse, et pour peu que la fortune puisse lui sourire, il dépassera et gagnera. Cela étant, il peut se faire que la première place soit enlevée par un nouveau venu, prêt à tout pour se frayer un chemin, et aidé un peu par le hasard.

Il y a des pessimistes encore qui en arrivent à déclarer que cette course n'est qu'un jeu de chance. Le circuit, selon eux, est d'une difficulté telle qu'il constitue une anomalie les qualités du conducteur ainsi que celles de sa machine ne comptant pour rien vis-à-vis du nombre d'obstacles. Tels mécaniciens après un tour ont été saisis par des vertiges et le mal de mer. Les voitures les plus solides ne sauront la plupart du temps utiliser leur puissance. Exception faite pour ligne droite de Bonfornello, elles ne pourront jamais s'élancer, sur les deux tiers et moins même du circuit, et vu l'état de la route, elles se trouveront dans l'impossibilité de devancer une voiture concorrente moins rapide. C'est donc la chance seule qui va décider.

Contro costoro vi sono molti altri i quali con noi giudicano che nessuna corsa è invece più dimostrativa di questa. Sia per il saggio regolamento, sia per il profilo accidentato del circuito, sia per lo sforzo richiesto ai concorrenti, il risultato della corsa fornirà una severa e precisa indicazione sul valore dei vincitori. Quella che vincerà, sarà necessariamente la migliore vettura, migliore come materiali e come costruzione. La corsa costituirà una selezione severissima. Se numerosi saranno i partenti, scarsi saranno gli arrivati; soltanto le macchine di prim'ordine figureranno all'arrivo, le altre saranno inesorabilmente poste fuori combattimento.

E non proseguo a riferire altri giudizi e pronostici che ora, a tanta distanza dal fatto compiuto, non hanno più che un valore di ricordi, questi del resto sono sufficienti a dare un'idea di ciò che si pensava e si diceva a Termini anche dai più competenti ed a porre in rilievo le caratteristiche essenziali della Targa del 1907. Si tratta della corsa più aperta e impreveduta e quindi più interessante a cui mai sia stato dato di assistere. Tutti i vecchi e soliti criteri di giudizio si dimostrano inefficaci. Tanti diversi elementi si sono adunati da non poterne più calcolare l'effetto! Oltre al numero ingente dei partecipanti, abbiamo tutta la serie delle nuove case e dei nuovi corridori, che rappresentano una quantità sconosciuta, la nuova generazione da cui può sorgere un valore del tutto inaspettato.

Siamo di fronte a una entità nuova e questa non è stata certo la minore delle attrattive della Targa, la quale perciò ha suscitato durante il suo svolgimento la più viva attenzione, e di cui il risultato ha avuto in seguito la più ampia ripercussione.



Wagner su "Darracq",

L'invasione della città.

Dall'Albergo delle Terme scendendo nella città l'animazione non diminuisce. In città non è vasto porticato, magazzino, scuderia, androne che non sia stato requisito e tramutato in officina, in *garage*. Il più innocente porticato nascosto nella strada più diruta e abbandonata, soltanto che si schiuda, lascia intravedere manipoli di operai affaccendati intorno

Bien d'autres au contraire sont d'avis, comme nous, qu'aucune course n'est aussi démonstrative que celle-ci, car, soit l'excellence du règlement, soit le profil accidenté du circuit, soit enfin les efforts exigés des concurrents, le résultat de la course nous fournira des données sérieuses et précises sur la valeur des gagnants. La voiture victorieuse sera nécessairement la meilleure, tant au point de vue du matériel que de la construction. La course constituera donc une sélection des plus rigoureuses. Si nombreux que soient les partants, les arrivés ne seront qu'en petit nombre. Ce sont les machines de premier rang seules qui vont figurer à l'arrivée, tout le reste va être inexorablement mis hors de combat.

Nous ne continuerons pas le récit des autres jugements et prévisions, qui à cette distance du fait accompli n'auraient que l'importance d'un souvenir, ceux-ci étant du reste suffisants pour donner une idée de ce que l'on disait et pensait à Termini, même parmi les compétents en matière, et pour mettre en relief les caractéristiques essentielles de la Targa de 1907. Il est question de la course la plus ouverte et la plus imprévue, et par cela même la plus intéressante à laquelle on ait jamais pu assister. Tous les vieux critères usuels d'appréciation ont été reconnus inefficaces. Tant d'éléments divers se sont trouvés réunis que l'on n'a pu en calculer l'effet! A part le nombre élevé des participants, nous avons toute la série des nouvelles maisons et des nouveaux conducteurs, qui représentent une quantité inconnue, la génération nouvelle d'où une valeur tout à fait inattendue pourrait surgir.

Nous sommes en face d'une entité nouvelle, ce qui n'a pas été la moindre des attractions de la Targa, qui pendant toute sa durée a suscité une attention des plus vives, et dont le résultat a eu par la suite un retentissement considérable

L'envahissement de la ville.

Descendant de l'Hôtel des Thermes à la ville, la même animation se fait remarquer. Pas un portique, magasin, écurie ou entrée, qui n'aient été réquisitionnés et transformés en usines ou garages. Le portique le plus modeste blotti dans la rue la plus ruineuse et abandonnée, pour peu qu'il ouvre ses battants, nous laisse apercevoir des équipes d'ouvriers



Lancia su "Fiat",

alla fosca mole dei corsieri meccanici, che daranno la scalata alle ardue e ancor nevole cime delle Madonie.

Tutti i pianterreni di Termini sono riempiti di automobili; la cittadina sembra divenuta un magazzino di macchine e di gomme.

Le strade sono tappezzate di manifesti dai colori accesi, dalle figurazioni veementi per *réclame* di gomme, di *antidérapants*, di fari, di altri accessori automobilistici: i viandanti hanno per foggia di vestiario l'abito dello *chauffeur*, gli antichi carretti gialli istoriati come messali, trascinati da muli impennacchiati, hanno ceduto il posto alle veloci e grigie vetture meccaniche. Il tardo e gramo commercio di un tempo è stato tutto messo sossopra; fondachi e botteghe, dopo aver decuplicato e centuplicato di prezzo, sono stati in fretta vuotati delle antiche mercanzie e occupati dalle carovane delle varie case costruttrici, che vi hanno installato le loro officine provvisorie e ne hanno fatto la sede dei loro rifornimenti.

Ed è qui dove bisogna penetrare, sono questi accampamenti transitorii della più bella industria meccanica moderna, che si debbono visitare per persuadersi della sua potenza da una parte e della sua sapienza previdente e ordinata dall'altra. La vista di un accampamento romano mostrava che quella era l'organizzazione della vittoria, la vista di questi moderni campi industriali ci dà la stessa sensazione, di forza calma, di ordine lucido, di consapevolezza disciplinata. Gente che alla vigilia della lotta sa stabilirsi così e sa calcolare tanto e sa così minuziosamente apprestarsi, non può che vincere.

Le fabbriche più importanti, e quelle che concorrono alla Targa lo sono quasi tutte, hanno addirittura istituite qui altrettante succursali. Hanno mandato ingegneri, schiere di meccanici, direttori, vetture di servizio e un intero magazzino di attrezzi e di organi di ricambio.

Ed è stupendo l'ordine e sorprendente l'abbondanza con cui si sono installati. Con quale cura meticolosa sono in certi cassoni giganteschi collocati ogni sorta di pezzi di ricambio! Sembra di vedere uno scrigno di gioielli smisuratamente ingrandito.

E di gomme? Una profusione pazza! Già gonfie, pronte, alla pressione giusta, montate, ve ne sono depositi incalcolabili. Ogni vettura in corsa ha una dotazione di ben 28 ruote, il che equivale a 7000 lire di pneumatici! Ne dà ragione l'ingordigia degli avidi *tournants* dei « bei nebrodi monti! »

Il paesaggio del circuito.

Costituiscono queste inclite ed austere montagne insieme al mare, gli eterni motivi dello scenario nobilissimo apprestato per la corsa. E se la scena è una delle più belle del mondo, è del mondo la più densa di storia e la più famosa. Nessun altro decoro terrestre ha servito ed ha assistito ad un maggior numero di ripetizioni e di rappresentazioni della perenne e invariabile tragedia umana, della primordiale tragedia delle stirpi, la guerra e la vittoria, l'invasione dei

occupés autour de la sombre masse des coursiers mécaniques, qui vont donner l'escalade aux sommets rudes et encore neigeux des Madonies.

Tous les rez-de-chaussée de Termini sont tellement remplis d'automobiles, que la petite ville a l'air d'un magasin de machines et pneumatiques.

Chaque rue est pavoisée d'annonces multicolores et illustrées, contenant force réclames, pour les pneus, les antidérapants, les phares et autres accessoires de l'automobile. Les promeneurs ont pour vêtement un costume de chauffeur; les vieilles charrettes historiées comme un missel, trainées par des mulets panachés, ont cédé la place aux sombres et rapides voitures mécaniques. Le commerce lent et triste d'autrefois a été bouleversé; boutiques et magasins, après avoir augmenté dix et jusqu'à cent fois leur prix, ont été vidées à la hâte de leurs vieilles marchandises, et occupées par les caravanes des différentes maisons de construction, qui y ont installé leurs usines provisoires et en ont fait le centre de leurs ravitaillements.

C'est ici qu'il faudra nous introduire, ce sont ces campements provisoires de la plus belle des industries mécaniques modernes, qu'il faudra visiter pour se rendre compte de sa puissance d'une part, et de sa sagacité prévoyante et ordonnée de l'autre. Une visite à un campement romain révélait qu'il y avait là l'organisation de la victoire, juste comme la vue de ces camps industriels modernes nous donne une même impression de force calme, d'organisation lucide, et de connaissances bien disciplinées.

Des individus qui à la veille de la lutte savent s'installer ainsi, calculer de la sorte, et se préparer par des soins si minutieux ne pourront que gagner.

Les usines les plus importantes, et de ce nombre la totalité presque de celles qui prennent part à la Targa en est, ont installé de vraies succursales ici, ayant envoyé sur place toute une équipe de mécaniciens, ingénieurs, directeurs, voitures de service, et un magasin complet d'outils et pièces de rechange.

L'ordre et l'abondance de ces installations est vraiment surprenant. Quel soins méticuleux dans le placement de ces différentes pièces de rechange dans leurs caissons gigantesques! C'est comme des écrins à bijoux énormément agrandis.

Quant aux pneus, il y en a une profusion folle. De gonflés, prêts à leur juste pression et montés, il y en a des dépôts incalculables. Chaque voiture de course a une réserve de 28 roues, ce qui fait 7000 francs de pneumatiques! C'est la voracité des tournants avides des beaux Monts Nébrodes qui nous en fournit la raison.

Le paysage du circuit.

Ces célèbres et austères montagnes en contact avec la mer forment l'éternel motif de la noble scène arrangée pour la course, scène qui tout en étant parmi les plus belles du monde, en est aussi une des plus renommées et des plus remplies de souvenirs historiques. Nulle autre décoration terrestre n'a pu servir et assister

vincitori e la sottomissione, il dileguarsi dei vinti. La prima gente mediterranea, bruna di occhi e di capelli, dalla piccola testa allungata, sollevò qui, forse pria che altrove, le prime barriere megalitiche per affermare il suo possesso, e trovò immediatamente chi le varcò e le rovesciò, chi la scacciò e prese il suo posto; era un fratello probabilmente, venuto di lontano, più forte per l'armi fornitagli dalla prisca civiltà micenea. E questi a sua volta dovette cedere il suo possedimento ad altri invasori più vicini, che contrastarono il loro dominio non solo con l'armi guerresche, ma con simulacri di immortale bellezza ad altri occupanti, ai Cartaginesi. E la lotta riarse per l'intervento di un più fermo e duraturo conquistatore, il Romano. Ma quasi che questa terra prediletta dal sole e dalla fertilità, celasse in sé il più instabile dei fati e fosse insofferente ad ogni assetto prolungato, attirò alle sue coste profumate e i barbari del Nord, e Goti e Vandali, inseguiti da presso dai riconquistatori orientali e questi dai Saraceni, e questi ancora espulsi dai Normanni; finché è tutta una ridda sfrenata di invasori e di fuggenti, una altalena continua di vincitori e di vinti, un miscuglio mutevole di soldatesche di ogni terra, per un momento in signoria e poi disperse, come per dar modo a tutti gli avventurieri del mondo di giungere qui a compiere le loro gesta, e di avere questi monti impassibili e incantevoli testimoni della loro efimera fortuna.

Sfilarono qui adunque in una specie di colossale rivista che perdura da millenni tutti i popoli in armi ed in lotta. I monti austeri delle Madonie, i giganti canuti conoscono tutti i turbolenti abitatori che si avvicendarono sulla terra, tutti egualmente folli, tutti egualmente feroci, tutti passeggeri forsennati e frettolosi, occupati nello stesso atto micidiale. Mutavano visi, costumi, armi, favelle, ma era sempre lo stesso uomo e lo stesso gesto. Potevano credere i monti che una sola occupazione fosse stata data agli uomini e un solo destino dalla inflessibile volontà dei numi.

Questi vetusti ed indifferenti contemplatori di tutte le stragi umane potevano omai supporre che la vicenda terribile e insana non dovesse mai più mutare. Tediati omai da tanta monotonia, avean chiusi gli occhi stanchi sotto le ciglia arboree, quando a risvegliarli e ad eccitare nel loro corpo sonnolento un brivido di meraviglia, si è avventato sui loro fianchi, con un barrito crepitante ed uno slancio ardente, un essere fantastico, non mai visto, un titano sconosciuto, l'automobile.

È un nuovo combattente? È un'arma novella? In ogni modo, ecco finalmente una cosa nuova, si sono detti gli incoronati picchi delle Madonie...

L'automobile passa adunque in mezzo a tutto l'archivio della umanità, compiendo la sua parte, lungo il circuito della Targa Florio. Rasenta il muro pelasgo e il tempio ellenico, l'anfiteatro romano e il castello saracino, il tempio normanno e il palazzo aragonese, e come trascorre per tutta la storia, così attraversa tutte le varie sembianze della terra. Si inerpicca alle Petralie sui più aspri e brulli gioghi; serpeggia tra la floridezza esuberante della selva; oltrepassa

à un aussi grand nombre de répétitions et représentations de l'éternelle et invariable tragédie humaine, de la lutte primitive des races, la guerre et la victoire, l'invasion des conquérants, la soumission et la disparition des vaincus. Le premier des peuples de la Méditerranée, aux yeux et cheveux bruns, à la petite tête allongée, a dressé ici, plutôt qu'ailleurs, peut-être, les premières barrières mégalithiques pour affirmer sa prise de possession trouvant bientôt qui les a franchies et renversées, qui l'a chassé et usurpé sa place; un frère, peut-être venu de loin, doué de cette force supérieure que les armes de l'ancienne civilisation de Mycène lui donnaient. Ces derniers à leur tour ont dû céder le terrain à d'autres envahisseurs plus voisins, qui disputèrent leur domaine avec leurs armes de guerre, aussi bien qu'avec des images de beauté immortelle à d'autres occupants, aux Carthaginois. La lutte se ralluma ensuite sur l'entrée en scène d'un conquérant plus fort et plus durable, le Romain. Mais comme si cette terre bien-aimée du soleil et de la fécondité eût caché en elle la plus instable des destinées, et fût contraire à toute occupation prolongée, elle sut attirer sur ses plages parfumées les barbares du Nord, Goths et Vandales, suivis de près par des conquérants orientaux, et ceux-là par les Sarrasins, qui furent expulsés enfin par les Normands. C'est tout un branle effrené d'envahisseurs et fuyards, une succession ininterrompue de vainqueurs et vaincus, un mélange changeant de soldatesques de tous les pays, triomphant un instant pour être plus tard dispersées, comme pour donner moyen à tous les aventuriers du monde de se rendre ici pour accomplir leurs exploits, ayant ces montagnes impassibles et pleines de charme pour témoins de leur fortune éphémère.

C'est comme dans une espèce de revue colossale, s'étendant sur une période plusieurs fois millénaire, que toute une série de peuples en armes et en lutte a défilé.

Les austères sommets des Madonies, ces géants chenus, connaissent à fond tous ces conquérants turbulents qui se sont succédé sur la terre, tous également fous et féroces, tous passagers forcenés et pressés, engagés dans un même acte meurtrier. Les traits, le costume, les armes, le langage pouvaient changer, mais l'homme et le geste étaient toujours les mêmes. Ces montagnes auront bien dû penser qu'une unique occupation et une unique destinée avaient été réservées aux hommes par l'inflexible volonté des dieux.

Ces vieux et indifférents spectateurs de tous ces massacres auraient bien désormais dû conclure que cette suite d'événements terribles et insensés ne toucherait jamais à son terme. Las enfin de cette monotonie, leurs yeux fatigués s'étaient fermés sous leurs cils d'arbres, quand, pour les réveiller et exciter dans leur corps somnolent un frisson d'étonnement, un être fantastique, jamais vu, vrai titan inconnu, s'est jeté avec un élan plein d'ardeur et un cri crépitant sur leurs flancs. C'est l'automobile.

Est-ce un nouveau combattant, une arme nouvelle? C'est en tout cas du nouveau enfin, les pics couronnés des Madonies ont bien dû se dire.

sughereti, vigneti, oliveti; scende a Campo Felice in cospetto del mare lucente e si insinua quindi, come a premio della corsa furente, nell'inebbriante giardino delle Esperidi, nel giardino dagli innumerevoli frutti d'oro dei limoni e dagli infocati fiori purpurei dei gerani. Il giro è terminato, la mèta è raggiunta a Bonfornello; ivi l'antica Imera, di cui sulle rovine sepolte si aduna la folla odierna per il trionfo del nuovo vincitore.

La magnifica corsa.

Riviviamo ora nei suoi istanti più pittoreschi e ansiosi la magnifica corsa.

Sono le tre della mattina; l'albergo delle Terme, un momento prima immerso nel sonno, si riempie da capo a fondo di fragore. È la sveglia che batte brutalmente a tutte le porte. Non c'è tempo da perdere; la battaglia sta per cominciare con le prime luci del mattino. Ci si appresta, ci si veste con la fretta dei soldati. Le *toilettes* sono sommarie, ma in compenso l'agitazione è fantastica. Al vocio concitato, allo sbattere delle porte si aggiunge lo stridente scoppietto dei motori. Pare che la fucileria abbia già aperto il fuoco.

Alle quattro salgo sulla settanta cavalli di Vincenzo Florio, e ci avviamo verso Bonfornello. Ma l'oscurità e l'ingombro delle vetture non permette di correre; dobbiamo collocarci in fila con gli altri che già sono in cammino, e quando col timido chiarore dell'alba arriviamo su un'altura donde si scorge un lungo tratto di strada, ci appare la più meravigliosa delle visioni. E cioè tutta una striscia di automobili, gli uni attaccati agli altri, volanti cupamente verso la stessa mèta, fin dove l'occhio giunge. Ecco invero una strana processione nella notte, una processione di esseri foschi, irritati, strepitanti dagli occhi luminosi, dalle forme corazzate di armigeri.

La presenza di Vincenzo Florio elimina però ogni indugio; arriviamo alle tribune al punto della partenza, mentre i corridori si stanno disponendo in ordine, e il sole, come un disco d'oro arroventato, senza aureola, contro il cielo verde chiaro, sembra posato in cima al delicato e violaceo contorno delle Madonie.

Dopo i tediosi giorni di pioggia, un più puro e radioso mattino non poteva preannunciarsi per la Targa. Questo è stato il propizio presagio che doveva favorevolmente condurre ogni cosa per la riuscita di questa corsa bellissima, legata ormai indissolubilmente ai fasti trionfali dell'automobilismo e dell'industria italiana. Poichè non la più lieve contrarietà è venuta a turbarne le conclusioni e a scemarne l'importanza o a guastarne la linea limpida, l'equilibrato e drammatico sviluppo. Poichè invero, più che esprimere una opinione mia personale, io non faccio che manifestare il giudizio unanime di automobilisti, di *sportsmen*, di spettatori, dicendo che questa della Targa è semplicemente la più bella, la più completa, vorrei quasi aggiungere la più armoniosa e felice corsa di automobili che mai sia stata effettuata.

L'automobile se fafile donc à travers tout ces vieux témoins de l'humanité, jouant son rôle tout le long du circuit de la Targa Florio. Longeant le mur pélasgique et le temple hellénique, l'amphithéâtre romain et le château sarrasin, le temple normand et le palais aragonnais, il parcourt toute l'histoire de même qu'il traverse tous les aspects variés de la nature. Se haussant aux Pétralies sur les sommets arides et plus escarpés, il serpente parmi la richesse exubérante de la forêt, outrepassant les chênes-liège, les oliviers, les vignobles, pour descendre en vue de la mer luisante à Campo Felice, d'où il pénètre comme prix de sa course acharnée, dans le jardin éniyant des Hespérides, le jardin des innombrables fruits dorés des citronniers, et des fleurs brûlantes et pourprées du géranium. Le tour est achevé, le terme est touché à Bonfornello. Ici l'ancienne Imère, sur les ruines ensevelies de laquelle la foule s'est donné rendez-vous pour saluer la victoire de ce nouveau conquérant.

La course magnifique.

Essayons de faire revivre dans ses moments les plus agités et les pittoresques cette magnifique course.

Trois heures du matin viennent de sonner. L'Hôtel, quelques instants auparavant plongé dans le sommeil, résonne de bruit de tous côtés. C'est le réveil qui bat brutalement à chaque porte. Pas de temps à perdre, la bataille va s'engager avec les premières lueurs du matin. On se prépare, on s'habille avec la rapidité du soldat. Les toilettes sont sommaires, mais par contre l'agitation des esprits est fantastique. Aux cris excités, au battement des portes vient se joindre le crépitement strident des moteurs. On croirait que la fusillade a déjà commencé.

A quatre heures je monte sur la soixante-dix chevaux de Vincenzo Florio qui prend la direction de Bonfornello. L'obscurité et l'encombrement de voitures ne nous permettant pas de courir, nous sommes forcés de nous mettre à la suite des autres déjà en chemin, et lorsque, à la faible lueur de l'aube, nous atteignons une hauteur qui domine une longue étendue de la route, le plus merveilleux des spectacles s'offre à nos yeux. C'est toute une armée d'automobiles attachées l'une à l'autre, fuyant surnoisement vers un but commun, qui s'étend à perte de vue. Voilà, en vérité, une étrange processione nocturne, une processione d'êtres sombres, irrités, et bruyants, aux yeux lumineux et aux formes cuirassées du guerrier.

La présence de Vincenzo Florio nous évite, du reste, tout délai. Nous voilà donc arrivés au point de départ au moment où les compétiteurs sont en train de se mettre en place, et le soleil pareil à un disque d'or rougissant depourvu d'aurole, vu contre un ciel d'un vert clair, semble s'appuyer sur la crête douce et violacée des Madonie.



Le Tribune animate.

L'organizzazione è stata ammirevole. Vincenzo Florio ha pensato a tutti e instancabilmente ha provveduto a tutto. Nei giorni che precedettero la corsa pareva quasi che avesse il dono dell'ubiquità. Ma quello che più importa si è che egli, per la sua tenace volontà, per il suo inestinguibile entusiasmo, egli solo è riuscito a suscitare un così intenso ardore e un così vasto movimento, come soltanto lo potrebbero antiche e potenti istituzioni, quali l'Automobile Club di Francia o d'Italia, un movimento che si è propagato, sospinto dalla simpatia personale, fino agli estremi confini del mondo automobilistico, e che è valso a riunire alla partenza della Targa il più superbo e numeroso gruppo di corridori visto finora e la più eletta e cosmopolita adunanza di automobilisti.

C'è da stupirsi che la corsa, frutto di così amoroso fervore e costituita con tali elementi propizi, abbia continuamente, senza mai un istante di stanchezza e di languore, destato un interesse superiore ad ogni aspettativa?

Dalla prima partenza fino agli ultimi arrivi è stato un crescendo di attenzione ansiosa, continuamente la curiosità è stata stimolata e la passione eccitata. La lotta formidabile non ha mai avuto tregua.

Il pubblico non aveva ancora cessato di ammirare e commentare le diverse partenze, colpito dal vario stile dei corridori, che già stavano per giungere, dopo un giro, quelli che erano partiti per i primi. E tutta la violentissima animazione degli arrivi impetuosi, dei passaggi fulminei, dei rifornimenti febbrili non era ancora sedata che già dai tempi segnati si delineava la fiera e magnifica battaglia ingaggiata terribilmente tra le due grandi Case italiane l'*Itala* e la *Fiat* e tra queste e tutta la muta estera e specialmente le case francesi. Tale battaglia



Una vettura in vista.

Après la pluie fastidieuse des jours précédents, une matinée plus pure et plus rayonnante pour la Targa Florio n'aurait pu s'annoncer. Heureux présage qui devait amener à la réussite complète de cette belle course, désormais liée indissolublement aux fastes triomphaux de l'automobilisme et de l'industrie italienne. En effet, pas le moindre contre-temps ne surgit, soit pour en troubler les résultats et diminuer son importance, ni pour endommager sa ligne limpide et son développement équilibré et dramatique. Car, loin d'exprimer une opinion purement personnelle, je ne fais que répéter l'avis unanime des automobilistes, *sportsmen*, et spectateurs, en affirmant que cette course de la Targa est tout simplement la plus belle, la plus complète, et on pourrait presque ajouter, que c'est la course d'automobiles la plus harmonieuse et réussie qui ait jamais été effectuée.

L'organisation en a été vraiment admirable. Vincenzo Florio a pensé à tous, et a pourvu infatigablement à tout. Dans les jours qui ont précédé la course on lui aurait attribué le don de l'ubiquité.

L'important, c'est que par sa force de volonté, par son enthousiasme exubérant, il ait pu réussir à lui seul à susciter une activité si vive, un mouvement si étendu, qui ne seraient qu'à la portée des plus anciennes et des plus puissantes institutions, telles que l'Automobile Club de France ou celui d'Italie. C'est un mouvement qui s'est propagé, encouragé par la sympathie personnelle, jusqu'aux bornes les plus reculées du monde de l'automobile, et qui a contribué à réunir pour le départ de la Targa le plus nombreux et le plus superbe groupe de concurrents qui se soit jamais vu jusqu'alors, ainsi que l'assemblée la plus choisie et cosmopolite d'automobilistes.



Alle Ruote !

Disegno di **Duilio Cambellotti**



Aspettando un passaggio

combattuta con una gagliardia e con un ardimento senza pari, proseguì incerta fino in fondo.

Al primo giro *Fiat*, *Itala* e *Isotta Fraschini* erano in testa, ma seguite a pochi secondi dalle svelte *Darracq* e dalle poderose *De Dietrich*, e tra di loro poi si fronteggiavano sorprendentemente. Lancia faceva il primo giro in 2, 43', 8" e $\frac{3}{5}$, Cagno in 2, 43' 22" e $\frac{2}{3}$.

Al secondo giro la mischia si fa più furibonda, i francesi tornano con fortuna all'attacco; ecco Wagner che fa con la sua *Darracq* i due giri in 5, 31' 50". Duray sulla *De Dietrich* in 5, 37', 52". Lancia in 5, 36', 9". Cagno in 5, 39' 53". Ma due strenui combattenti emergono gradatamente dalle file italiane e rinfrancano la posizione. Nazaro su *Fiat* fa i due giri in 5, 28', 24". Fabry su *Itala* in 5, 44', 19". Il tempo di Nazaro è salutato dagli Italiani come un messaggio di vittoria.

La vittoria italiana.

E siamo all'ultimo giro, alla fase decisiva del combattimento, tutte le anime sono sospese. È sufficiente una così piccola influenza a rovesciare le sorti più vantaggiose, a mettere la miglior macchina fuori dalla corsa! Per di più quei rudi ed avventati atleti sono stanchi e frementi: da quasi otto ore si precipitano l'uno dietro l'altro lungo gli innumerevoli *tournants* delle erte Madonie; sosterranno ancora l'immane fatica?

Uno sparo attenuato, una nuvoletta bianca in aria, uno squillo di tromba, sulla striscia grigia della strada un punto nero, una formica, che si ingrossa, che in

Rien d'étonnant donc que cette course, fruit de soins si empressés, et constituée avec des éléments si favorables, ait pendant toute sa durée excité un intérêt au-delà de toute prévision, sans donner lieu au moindre soupçon de fatigue ou d'indifférence.

Au contraire, du moment du premier départ jusqu'au dernier arrivant, l'attention anxieuse allait augmentant sans cesse, sous l'empire d'une curiosité vivement excitée. La lutte formidable n'a eu un seul moment de trêve.

Le public, frappé par le style varié des conducteurs, en était encore à admirer et commenter les différents départs, que les premiers partants à la fin de leur premier tour étaient déjà sur le point d'arriver. Toute cette animation surexcitée par les arrivées impétueuses, les passages foudroyants, les ravitaillements fiévreux, était à peine calmée, que déjà se dessinait, par les temps marqués, la rude et magnifique bataille qui s'engageait d'une façon terrible entre les deux grandes marques italiennes, *Itala* et *Fiat*, et entre celles-ci et toute la meute étrangère, notamment les marques françaises. Cette bataille disputée avec un acharnement et une hardiesse incomparables a continué indécise jusqu'à la fin.

Au premier tour *Fiat*, *Itala* et *Isotta Fraschini* étaient en tête, mais suivies à peu de secondes par les sveltes *Darracq* et les puissantes *De Dietrich*, qui se tenaient tête d'une façon surprenante. Lancia fit son premier tour en 2, 43', 8" $\frac{1}{2}$, Cagno en 2, 43', 22".

Au second tour la mêlée devient plus furieuse. Les français renouvellent l'attaque avec fortune, Wagner avec sa *Darracq* ayant fait les deux tours en 5, 31', 50", et Duray sur *De Dietrich* en 5, 37', 52", contre 5, 36', 9" de Lancia, et 5, 39' 53" de Cagno. Deux solides combattants pourtant s'avancent par degrés des files italiennes et renforcent la position. C'est Nazaro sur *Fiat* qui fait ses deux tours en 5, 28' 24", et Fabry sur *Itala* en 5, 44' 19". Le temps de Nazaro est salué par les Italiens comme un présage de victoire.

La victoire italienne.

Nous voici au troisième tour qui va décider de l'issue du combat. Toutes les âmes sont en suspens. Il suffit d'une cause si infinitésimale pour détruire les chances les plus favorables, et placer la meilleure des machines hors de course! En outre ces rudes et aventureux athlètes sont las et frémissants, car depuis bientôt huit heures ils se précipitent l'un après l'autre sur les innombrables tournants des monts Madonie. Pourront-ils soutenir encore l'énorme effort?

Une décharge atténuée, un léger nuage blanc dans l'air, un clairon qui sonne, et sur la bande grisâtre de la route un point noir, une fourmi, qui grossit et d'un coup devient monstrueuse, qui s'élance devant nous. C'est le premier qui a fini sa course, c'est la *De Dietrich* de Duray que nous entrevoyons comme



Passaggio di una vettura che non si rifornisce.

un attimo diventa mostruosa, che si scaglia davanti a noi. È il primo che ha finito la corsa. Intravediamo nella polvere un bolide rosso, è la *De Dietrich* di Duray. Abbiamo un istante di dispetto e di timore. Corriamo a leggere il tempo complessivo dei tre giri (447 chilometri) sono 8 ore 39', 7". È troppo; noi sentiamo che quel tempo sarà battuto.

Ma i minuti passano, arrivano altre vetture ormai fuori di gara. Aspettiamo Lancia o Cagno. Finalmente si sentono voci concordi: Lancia! Lancia! Arriva come un proiettile, alza le mani: tutti lo applaudono. Chiediamo impazienti il tempo. Lancia ha 10 minuti di guadagno sul francese ma non sarà neanche questa l'ultima parola. Resta Nazaro che ci deve dare la vittoria bella. Frattanto arriva Cagno. Eccolo a soli 9" da Duray; ha avuto tre gomme da cambiare e una spalla contusa. Il tempo passa, l'attesa diventa quasi dolorosa. Che cosa ne è di Nazaro? ed egli giunge, calmo, sereno, sicuro e vincitore. Di ben dodici minuti batte il tempo, già eccellente di Lancia, avendo ottenuto una media di oltre 55 chilometri all'ora.

È quasi incredibile, specialmente se si considera la sua regolarità cronometrica, poichè egli ha fatto il primo giro in 2 ore, 44', il secondo in 2 e 44', il terzo in 2,49'!

Il primo e il secondo posto sono assicurati alla *Fiat*, all'Italia, ma dovrà sfuggire il terzo? L'*Itala* che tanto valorosamente si era condotta, dovrà per pochi secondi e molta sfortuna essere esclusa dal trionfo?

È l'aspettativa per l'arrivo di Fabry diventa acuta come uno spasimo. Sono stati questi i momenti più trepidanti. Prima di Fabry giunge una *De Luca-Daimler*, condotta da Ison ed infine Fabry piomba in mezzo a noi con la sua *Itala* che ha marciato splendidamente.



Arrivo di una vettura al rifornimento.

un bolide rouge à travers la poussière. Un instant, la crainte et le dépit nous saisissent. Un coup d'œil au temps indiqué, 8 heures 39', 7" pour les trois tours (447 kilomètres) nous rassure. C'est trop. Nous avons la conviction qu'il sera battu.

Les minutes s'écoulent. Tour à tour d'autres voitures désormais hors de course font leur arrivée. Lancia et Cagno sont attendus avec impatience. Des clameurs enthousiastes se font enfin entendre: Lancia! Lancia! Il arrive comme un projectile, et haussant les mains est vivement applaudi.

On lui demande son temps avec impatience. Il a dix minutes d'avance sur le Français, mais ce ne sera certes pas le dernier mot. C'est à Nazaro à nous donner la belle victoire. Voici Cagno qui arrive 9" seulement après Duray. Il a eu une épaule meurtrie et trois pneus à changer. Le temps passe et l'attente devient presque pénible. 'Qu'en est il de Nazaro? Le voici qui arrive, calme, serein, sûr, et vainqueur. Il a battu le temps fort remarquable de Lancia de douze minutes environ, ayant obtenu une moyenne de 55 kilomètres à l'heure.

C'est presque incroyable par rapport surtout à sa régularité chronométrique, car il a couvert son premier tour en 2 heures 44', le second en 2,44', et le troisième en 2,49'!

La première et la seconde place sont assurées à la *Fiat*, à l'Italie, mais la troisième va-t-elle nous échapper? L'*Itala*, dont l'allure a été si vaillante, devra-t-elle, pour quelques secondes et pour un surcroît de mauvaise chance, être exclue du triomphe?

L'impatience pour l'arrivée de Fabry devient angoissante. Ce sont des moments de vraie trépidation. Précédé par une *De Luca-Daimler* conduite par Ison, Fabry tombe au milieu de nous sur son *Itala* qui a marché à merveille.

Il tempo è 8 ore 32', 47". Evviva: se Nazaro ci ha dato la vittoria bella, Fabry ci dà la vittoria piena e assoluta. L'*Itala*, la vittoriosa dell'anno scorso, condivide la vittoria con la *Fiat*, prende il terzo posto e il quinto.

Non occorre aggiungere che su tre *Fiat* partite vi sono tre arrivate; con due *Itala* partite, due arrivate.

Vi sono dei vinti però che meritano ora il rispetto come avevan mostrato di meritar la vittoria.

Contro di loro si è accanita la sfortuna. Intendo parlare dell'*Isotta Fraschini*, delle *Züst* e di qualche altra marca.

L'*Isotta Fraschini* era degna di vincere e poteva vincere. Si era preparata seriamente, aveva presentato quattro buone vetture, che hanno fatto le migliori partenze, che hanno mostrato notevoli qualità di velocità e di resistenza, e di cui tre sono arrivate in fondo e non tra le ultime. Anche le *Züst* sono tra questi colpiti dal caso avverso. E la *De Luca-Daimler*, di cui le tre vetture partite si sono trovate tutte come buoni e fedeli soldati all'arrivo, non è stata certo favoreggiata.

La vittoria è stata nobile e significativa, e conferma l'eccellenza della corsa; è toccata alle macchine migliori e più provate, agli uomini migliori e più addestrati. È stata una logica dimostrazione.

Le temps est de 8 heures 32', 47". La belle victoire que Nazaro nous a gagnée est complétée et rendue absolue par Fabry. *Itala*, la gagnante de l'an dernier, partage la victoire avec *Fiat*, ayant pris la troisième et la cinquième place.

Inutile d'ajouter que sur trois *Fiat* parties, il y en a trois d'arrivées, de même que sur deux *Itala* parties deux sont arrivées.

Il y a des vaincus pourtant qui sont dignes de notre respect, comme ils ont su se montrer dignes de la victoire. Contre eux la fortune s'est acharnée. J'entends parler de l'*Isotta Fraschini*, des *Züst* et de quelques autres marques.

L'*Isotta Fraschini* méritait et aurait pu compter une victoire. S'étant préparée sérieusement, elle avait présenté quatre bonnes voitures, qui ont fait les meilleurs départs, qui ont montré de notables qualités de vitesse et de résistance, et dont trois sont arrivées au bout et pas parmi les dernières. Les *Züst* également sont parmi celles que la chance n'a pas assistées. Et la *De Luca-Daimler*, dont les trois voitures parties se sont trouvées au complet, comme de bons et loyaux soldats, à l'arrivée, n'a certes pas été favorisée.

La victoire qui a été magnifique et pleine de signification, ne peut que faire ressortir l'excellence de la Course. Elle a été réservée aux machines les meilleures et les plus éprouvées, ainsi qu'aux meilleurs hommes et les plus habiles. En cela elle a été une démonstration probante.



Duray su "De Dietrich"

Targa Florio 1907

Verbale della riunione dei Commissari nella Corsa automobilistica per la "Targa Florio" (21 Aprile 1907).

I sottoscritti Commissari riconosciuti dall'A. C. I. per la Corsa automobilistica per la «Targa Florio» che ha avuto luogo ieri domenica 21 aprile sul percorso Bonfornello-Cerda-Caltavuturo-Castellana-Petralia Sottana-Petralia Soprana-Geraci-Castelbuono-Isnello-Collesano-Campofelice km. 148,823, da compiere tre volte e cioè complessivamente km. 446,469; riconosciuto che la prova si è svolta con regolarità perfetta;
presa cognizione dei documenti del servizio di cronometraggio, unicamente disimpegnato dal sig. Gilberto Marley, cronometrista ufficiale dell'A. C. I. al traguardo unico di partenza e di arrivo, per la mancanza necessaria di altri controlli cronometrati, di controlli, di neutralizzazioni e di spazamenti;
in base ai risultati degli stessi documenti qui allegati;
visto che nessun reclamo è stato presentato ai Commissari da concorrenti entro il termine regolamentare;
proclamano l'ordine degli arrivi che a tenore del regolamento stabiliscono la classifica, e che si sono verificati come nel documento allegato.

Palermo, 22 aprile 1907.

I Commissari:

Firmati: Prince PIERRE D'ARENBERG — G. D'ISNELLO —
ADOLF GRAF — EUG. REISS — G. COLTELLETTI.

REGOLAMENTO.

Disposizioni generali.

Art. 1. — La *Targa Florio* sarà corsa il 21 aprile 1907, su un circuito di 400 a 600 chilometri, in Sicilia.

Art. 2. — La corsa è aperta a tutte le vetture:

a) a quattro cilindri, del tipo detto a quattro tempi, il cui alesaggio sia compreso fra un minimo di mm. 120 ed un massimo di mm. 130;

b) a 6 cilindri, del tipo detto a quattro tempi, il cui alesaggio sia fra mm. 85 e 90;

c) a tipo Gobron (alesaggio massimo 110 mm., corsa massima 200).

Art. 3. — Il peso di ciascuna vettura è determinato in kg. 1000 per un alesaggio di 120 mm. per cilindro.

Per gli alesaggi superiori e sino al massimo di mm. 130 si esigeranno kg. 20 in più per ciascun millimetro.

Per quelle a 6 cilindri, il peso è determinato in kg. 1000 per l'alesaggio di 85 mm., e sarà aumentato di 40 kg. per ogni millimetro in più.

Per i motori tipo Gobron il peso è determinato pure in kg. 1000 per 102 mm. d'alesaggio per cilindro. Questo peso sarà aumentato di 25 kg. per ogni millimetro in più.

Il peso della vettura proporzionale all'alesaggio è il peso minimo che essa potrà avere. Questo peso si riferisce alla vettura completa con olio e grasso nel motore, nel cambio di velocità e nel differenziale; le cassette di ferri e di accessori e i serbatoi di benzina, acqua ed olio si computano a vuoto. Per conseguenza, ciascun concorrente non dovrà, per la pesata, che vuotare tutti i serbatoi, togliere i ferri ed accessori dalle cassette, levare le gomme di ricambio ed accusare sulla *bascula* un peso che sia almeno uguale a quello corrispondente all'alesaggio.

RÈGLEMENT.

Dispositions générales.

Art. 1. — La *Targa Florio* sera courue le 21 avril 1907, sur un circuit de 400 à 600 km., en Sicile.

Art. 2. — La course est ouverte à toutes les voitures:

a) à quatre cylindres du type dit à quatre temps, ayant un alésage compris entre un minimum de 120 mm. et un maximum de 130 mm.;

b) à six cylindres, du type dit à quatre temps, ayant un alésage de 85 à 90 mm.;

c) du type Gobron (alésage maximum 110 mm., course maximum 200).

Art. 3. — Le poids de chaque voiture est fixé à 1000 kilos pour un alésage de 120 mm. par cylindre.

Pour les alésages supérieurs et jusqu'au maximum de 130 mm., 20 kilos en plus pour chaque millimètre de plus seront exigés.

Pour les six cylindres, le poids est fixé à 1000 kilos, pour un alésage de 85 mm. Ce poids sera augmenté de 40 kilos par millimètre en plus.

Pour les moteurs type Gobron le poids est fixé à 1000 kilos pour 102 mm. d'alesaggio par cylindre. Ce poids sera augmenté de 25 kilos par millimètre en plus.

Les poids proportionnels aux alésages sont les poids minimum. Ces poids sous entendent la voiture complète: avec huile et graisse dans le moteur, dans le changement de vitesse et dans le différentiel; la boîte à outils et les coffres sont considérés sans outils ni accessoires et les réservoirs d'essence, d'huile et d'eau à vide. Par conséquent un concurrent pour le pesage n'aura qu'à faire vider tous les réservoirs et retirer les outils, pièces, accessoires et pneus de rechange, et accuser sur la *bascula* au moins un poids égal à celui qui correspond à son alésage.

Nel caso in cui una delle vetture iscritte abbia un alesaggio inferiore a quello determinato dal presente regolamento, le sarà data la partenza, ma dovrà però avere un peso minimo di 1000 kg.

Art. 4. — Il rifornimento sarà fatto nel luogo a ciò destinato di fronte alle tribune.

Il recinto speciale, costruito a questo scopo dal Comitato, sarà diviso in posti separati tra loro e attribuiti uno a ciascuna delle marche concorrenti. L'attribuzione dei posti sarà fatta a sorte.

In questi posti di rifornimento sarà permesso che personale estraneo al guidatore ed al meccanico della vettura concorrente partecipi alle operazioni di rifornimento.

Non sono permessi altri posti di rifornimento lungo il circuito.

L'impiego delle *jantes* amovibili sarà permesso e la carrozzeria, le cui dimensioni sono libere, deve poter contenere almeno due posti occupati.

Delle iscrizioni.

Art. 5. — La tassa d'iscrizione è stabilita in L. 1000 per vettura, e verrà rimborsata: in L. 500 per ciascuna delle vetture, regolarmente iscritte alla corsa, che sia partita all'ora fissata; in L. 500 per ciascuna di quelle, fra le partite, che avrà compiuto il percorso in meno di 12 ore.

Le iscrizioni si ricevono al **Comitato per l'incremento, feste e riunioni sportive a Palermo** e presso l'**A. C. I.**

Art. 6. — Nessuna marca può iscrivere più di quattro vetture.

Qualora le iscrizioni per ciascuna marca non raggiungessero il detto numero, potranno per essa iscriversi dei privati, fino al compimento del numero di quattro per ciascuna marca fissato.

Tra i privati avranno la precedenza coloro i quali iscriveranno i tipi più recenti della marca con la quale si presenteranno, ed ove occorra una ulteriore eliminazione deciderà la sorte.

Art. 7. — Le iscrizioni con diritto a rimborso saranno chiuse il 28 febbraio. Tuttavia la lista dei concorrenti rimarrà aperta sino al 31 marzo; ma i diritti d'iscrizione non saranno rimborsati alle vetture iscritte posteriormente al 28 febbraio.

Art. 8. — Tutte le domande d'iscrizione dovranno indicare:

- 1° l'alesaggio dei cilindri del motore;
- 2° il numero dei cilindri;
- 3° la marca ed il tipo di ciascuna vettura.

Qualifica delle vetture.

Art. 9. — I commissari faranno smontare, prima della corsa, i cilindri del motore di ciascuna vettura iscritta per verificare che le dimensioni corrispondano a quelle indicate nel bollettino d'iscrizione. Nel caso di difformità con i limiti espressamente assegnati dal presente regolamento, alla vettura così indebitamente iscritta sarà vietato di partecipare alla corsa.

Le vetture iscritte dovranno essere presentate ai Commissari, o loro incaricati, quattro giorni prima di quello fissato per la corsa, nel luogo che sarà indicato.

Art. 10. — L'ordine della partenza sarà disciplinato nel modo seguente:

Tutti i nomi delle marche saranno iscritti in altrettanti bollettini ed imbussolati. Il primo nome estratto sarà quello della marca che partirà prima; il secondo quello della marca che partirà seconda, e così di seguito sino allo spoglio di tutti i bollettini. Questa estrazione stabilirà il turno di partenza delle marche, sino all'ultima vettura.

Dans le cas où une voiture engagée aurait un alesage inférieur à celui fixé par le présent règlement, le départ lui sera donné, mais elle devra cependant peser 1000 kilos au minimum.

Art. 4. — Le ravitaillement sera fait dans le lieu fixé, vis-à-vis des tribunes. Cet endroit spécialement construit par le Comité sera partagé en places différentes séparées les unes des autres, et destinées aux marques inscrites à la course. La destination des places sera tirée au sort.

Dans ces postes de ravitaillement sera permis au personnel étranger, au conducteur et au mécanicien de la voiture de participer aux opérations de ravitaillement.

L'installation d'autres postes de ravitaillement sur le circuit est défendu.

L'emploi des jantes amovibles sera autorisé. Les carrosseries, dont les dimensions sont libres, devront comporter au minimum deux places occupées.

Engagements.

Art. 5. — Le droit d'entrée est de 1000 francs par voiture, qui sera remboursé: en 500 francs pour chaque voiture qui, régulièrement engagée, sera partie à l'heure fixée; en 500 francs pour chaque voiture ayant couvert le parcours en moins de douze heures.

Les engagements sont reçus par le **Comitato per l'incremento, feste e riunioni sportive**, à Palermo, et à l'**A. C. I.** à Turin.

Art. 6. — Aucune marque ne peut engager plus de quatre voitures.

Si les engagements pour chaque marque n'atteignaient pas le nombre fixé, des voitures pourront être engagées par des particuliers jusqu'à concurrence du nombre de quatre fixé pour chaque [marque]. Dans ce cas, il sera donné l'avantage aux particuliers qui engageraient les types les plus récents de ces mêmes marques. Si une ultérieure élimination sera nécessaire elle sera décidée au sort.

Art. 7. — Les engagements à droits remboursables seront clos le 28 février. La liste restera cependant ouverte jusqu'au 31 mars, mais les engagements ne pourront être remboursés aux voitures engagées après le 28 février.

Art. 8. — Toutes les demandes d'engagement devront indiquer:

- 1° l'alesage des cylindres du moteur;
- 2° le nombre des cylindres;
- 3° la marque et le type de chaque voiture.

Qualification des voitures.

Art. 9. — Les Commissaires feront démonter avant la course les cylindres du moteur de chaque voiture engagée, pour en vérifier les dimensions correspondantes à celles indiquées sur le bulletin d'engagement. Dans le cas de non conformité aux limites expressément désignées dans le présent règlement, la voiture engagée à tort ne pourra participer à la course.

Les voitures engagées devront être présentées aux commissaires ou à leurs représentants quatre jours avant la date fixée pour la course, en un endroit qui sera ultérieurement désigné.

Art. 10. — L'ordre des départs sera ainsi réglé:

Tous les noms des marques seront inscrits sur autant de bulletins et mis sous étuis. Le premier nom extrait sera celui de la marque qui partira la première; le deuxième celui de la marque qui partira deuxième, et ainsi de suite jusqu'à épuisement du tirage des bulletins. Ce tirage au sort établira le roulement de départ des marques jusqu'à la dernière voiture.

Reclami.

Art. 11. — Tutti i reclami riguardanti l'andamento della corsa dovranno essere presentati per iscritto ai Commissari ed accompagnati da un deposito di L. 100, che verranno rimborsate soltanto qualora il reclamo venga riconosciuto fondato. I Commissari potranno d'ufficio elevare una contravvenzione al regolamento e alle norme generali dell'A. C. I. in esso non contemplate.

I reclami dovranno in ogni caso essere presentati prima della partenza se si riferiscono alla qualifica delle vetture o delle persone concorrenti; per tutti gli altri casi non più tardi di 24 ore dalla fine della corsa.

I Commissari decidono su di ogni reclamo vertente su questioni di fatto; per quello vertente su questioni d'interpretazione del regolamento, gli interessati potranno appellare del responso dei Commissari alla Commissione sportiva dell'A. C. I.

L'appello dovrà essere inoltrato per mezzo dei Commissari ed accompagnato da un nuovo deposito di L. 200, che sarà restituito soltanto nel caso in cui il reclamo venga giudicato fondato.

I concorrenti, i loro mandanti e mandatari s'impegnano formalmente in ogni caso di non ricorrere alla giurisdizione dei Tribunali ordinari.

Premi.

Art. 12. — Il vincitore della corsa riceverà la *Targa Florio*, che diverrà di sua esclusiva proprietà.

Art. 13. — I premi in denaro, il cui totale ascende a L. 30,000, saranno così distribuiti:

Primo premio. — L. 15,000 al primo arrivato.

Secondo premio. — L. 8000 al secondo arrivato.

Terzo premio. — L. 4000 al terzo arrivato.

Quarto premio. — L. 2000 al quarto arrivato.

Quinto premio. — L. 1000 al quinto arrivato.

Art. 14. — A tutti i conduttori delle vetture vincenti sarà offerto un *fac-simile* della targa in argento, come ricordo della corsa.

Art. 15. — Per quanto non è espressamente previsto dal presente regolamento, vige il regolamento di corsa dell'A. C. I.

Disposizione transitoria.

Art. 16. — Il Comitato assicura il trasporto gratuito delle vetture per mare da Margherita, Genova o Napoli a Palermo e ritorno. Ciascuna vettura potrà essere accompagnata da tre persone. Speciali bollettini per l'imbarco gratuito saranno consegnati ai concorrenti al momento della loro iscrizione.

Réclamations.

Art. 11. — Toutes les réclamations concernant l'organisation de la course seront déférées à l'examen des commissaires auquel elles doivent être adressées par écrit, avec un versement de cent francs, somme qui sera remboursée dans le seul cas que la réclamation aura été acceptée.

Les Commissaires pourront toujours soulever une réclamation d'office concernant une contravention au règlement ou aux règles générales de l'A. C. I. qui n'y auraient pas été prévues.

Les réclamations devront en tout cas être présentées avant le départ s'ils reflètent la qualification des voitures ou des personnes concurrentes; dans tous les autres cas dans les 24 heures suivantes à la fin de la course.

Les Commissaires décident sur toute réclamation regardant des questions de fait. En ce qui concerne les réclamations pour interprétation du règlement on pourra faire appel contre la décision des Commissaires à la Commission sportive de l'A. C. I. Cet appel devra être présenté par l'entremise des Commissaires et accompagné d'un nouvel versement de 200 francs, qui sera remboursé dans le seul cas que la réclamation sera reconnue fondée.

Les concurrents, leurs mandants et mandataires s'engagent formellement en tout cas de ne pas faire recours à la juridiction des Tribunaux ordinaires.

Prix.

Art. 12. — Le gagnant recevra la *Targa Florio* qui restera sa propriété définitive.

Art. 13. — Les prix en espèces, dont le total se monte à 30,000 francs, seront ainsi attribués:

Premier prix. — 15,000 francs au premier arrivé.

Deuxième prix. — 8000 francs au deuxième arrivé.

Troisième prix. — 4000 francs au troisième arrivé.

Quatrième prix. — 2000 francs au quatrième arrivé.

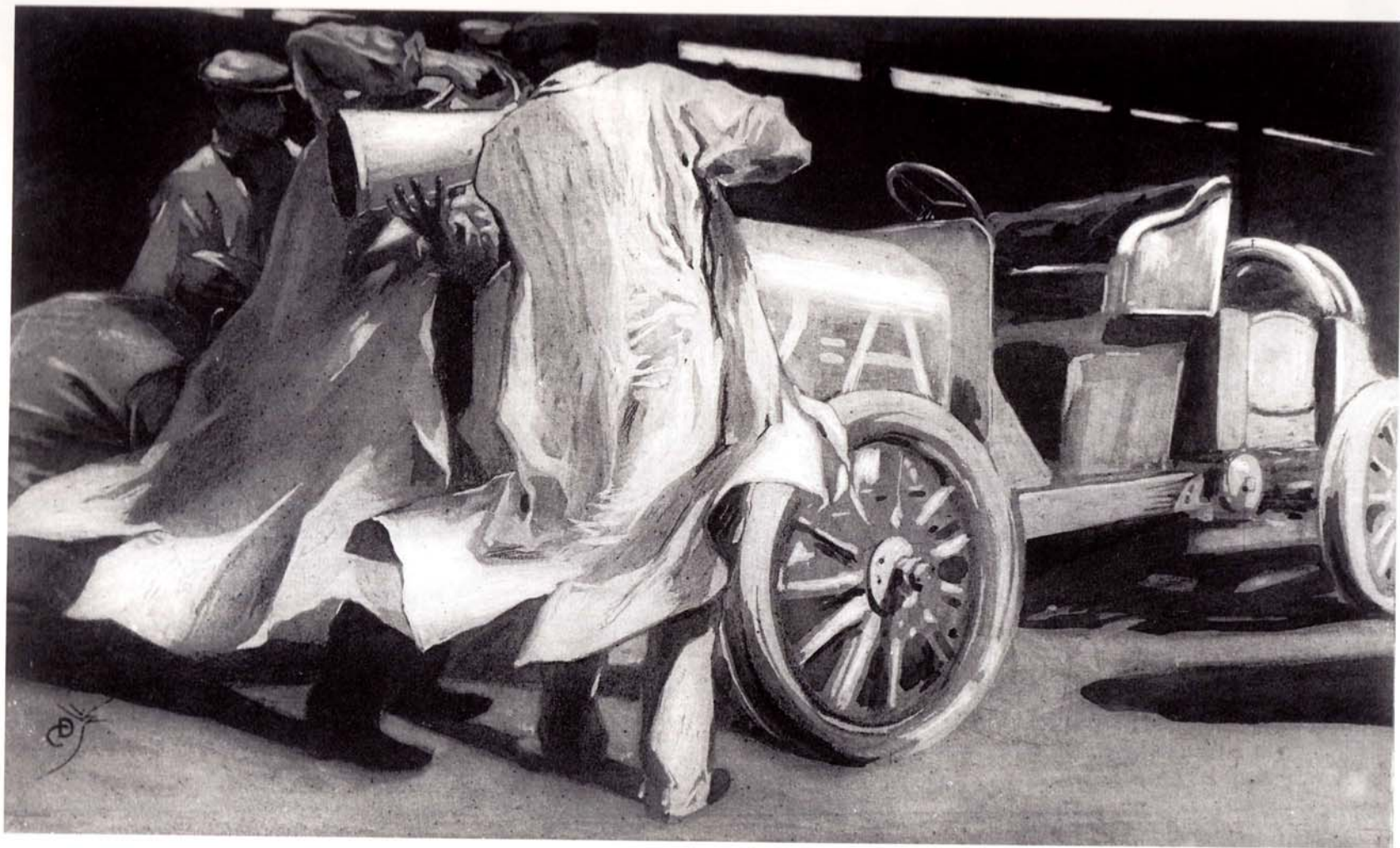
Cinquième prix. — 1000 francs au cinquième arrivé.

Art. 14. — A tous les conducteurs des voitures arrivées il sera offert une reproduction en argent de la *Targa*, en souvenir de la course.

Art. 15. — Pour tout ce qui n'a pas été prévu dans le présent règlement, sera mis en vigueur le règlement de course de l'A. C. I.

Disposition transitoire.

Art. 16. — Le Comité assure le transport gratuit par mer des voitures de Marseille, Gênes ou Naples à Palermo et retour. Chaque voiture pourra être accompagnée de trois hommes. Des bulletins spéciaux pour l'embarquement seront adressés aux concurrents, au reçu de leur engagement.



Lattimo fuggente. . .

Disegno di Duilio Cambellotti

I nomi dei conduttori di ogni marca saranno egualmente estratti a sorte; però ogni marca avrà il diritto di indicare il primo partente della propria squadra (*équipe*). Gli altri saranno sorteggiati per marca.

Reclami.

Art. 11. — Tutti i reclami riguardanti l'andamento della corsa dovranno essere presentati per iscritto ai Commissari ed accompagnati da un deposito di L. 100, che verranno rimborsate soltanto qualora il reclamo venga riconosciuto fondato. I Commissari potranno d'ufficio elevare una contravvenzione al regolamento e alle norme generali dell'A. C. I. in esso non contemplate.

I reclami dovranno in ogni caso essere presentati prima della partenza se si riferiscono alla qualifica delle vetture o delle persone concorrenti; per tutti gli altri casi non più tardi di 24 ore dalla fine della corsa.

I Commissari decidono su di ogni reclamo vertente su questioni di fatto; per quello vertente su questioni d'interpretazione del regolamento, gli interessati potranno appellare del responso dei Commissari alla Commissione sportiva dell'A. C. I.

L'appello dovrà essere inoltrato per mezzo dei Commissari ed accompagnato da un nuovo deposito di L. 200, che sarà restituito soltanto nel caso in cui il reclamo venga giudicato fondato.

I concorrenti, i loro mandanti e mandatari s'impegnano formalmente in ogni caso di non ricorrere alla giurisdizione dei Tribunali ordinari.

Premi.

Art. 12. — Il vincitore della corsa riceverà la *Targa Florio*, che diverrà di sua esclusiva proprietà.

Art. 13. — I premi in denaro, il cui totale ascende a L. 30,000, saranno così distribuiti:

Primo premio. — L. 15,000 al primo arrivato.

Secondo premio. — L. 8000 al secondo arrivato.

Terzo premio. — L. 4000 al terzo arrivato.

Quarto premio. — L. 2000 al quarto arrivato.

Quinto premio. — L. 1000 al quinto arrivato.

Art. 14. — A tutti i conduttori delle vetture vincenti sarà offerto un *fac-simile* della targa in argento, come ricordo della corsa.

Art. 15. — Per quanto non è espressamente previsto dal presente regolamento, vige il regolamento di corsa dell'A. C. I.

Disposizione transitoria.

Art. 16. — Il Comitato assicura il trasporto gratuito delle vetture per mare da Marsiglia, Genova o Napoli a Palermo e ritorno. Ciascuna vettura potrà essere accompagnata da tre persone. Speciali bollettini per l'imbarco gratuito saranno consegnati ai concorrenti al momento della loro iscrizione.

Les noms des conducteurs de chaque marque seront également tirés au sort; néanmoins, chaque marque aura le droit d'indiquer le premier partant de son équipe. Les autres seront tirés au sort par marque.

Réclamations.

Art. 11. — Toutes les réclamations concernant l'organisation de la course seront déférées à l'examen des commissaires auquel elles doivent être adressées par écrit, avec un versement de cent francs, somme qui sera remboursée dans le seul cas que la réclamation aura été acceptée.

Les Commissaires pourront toujours soulever une réclamation d'office concernant une contravention au règlement ou aux règles générales de l'A. C. I. qui n'y auraient pas été prévues.

Les réclamations devront en tout cas être présentées avant le départ s'ils reflètent la qualification des voitures ou des personnes concurrentes; dans tous les autres cas dans les 24 heures suivantes à la fin de la course.

Les Commissaires décident sur toute réclamation regardant des questions de fait. En ce qui concerne les réclamations pour interprétation du règlement on pourra faire appel contre la décision des Commissaires à la Commission sportive de l'A. C. I. Cet appel devra être présenté par l'entremise des Commissaires et accompagné d'un nouvel versement de 200 francs, qui sera remboursé dans le seul cas que la réclamation sera reconnue fondée.

Les concurrents, leurs mandants et mandataires s'engagent formellement en tout cas de ne pas faire recours à la juridiction des Tribunaux ordinaires.

Prix.

Art. 12. — Le gagnant recevra la *Targa Florio* qui restera sa propriété définitive.

Art. 13. — Les prix en espèces, dont le total se monte à 30,000 francs, seront ainsi attribués:

Premier prix. — 15,000 francs au premier arrivé.

Deuxième prix. — 8000 francs au deuxième arrivé.

Troisième prix. — 4000 francs au troisième arrivé.

Quatrième prix. — 2000 francs au quatrième arrivé.

Cinquième prix. — 1000 francs au cinquième arrivé.

Art. 14. — A tous les conducteurs des voitures arrivées il sera offert une reproduction en argent de la *Targa*, en souvenir de la course.

Art. 15. — Pour tout ce qui n'a pas été prévu dans le présent règlement, sera mis en vigueur le règlement de course de l'A. C. I.

Disposition transitoire.

Art. 16. — Le Comité assure le transport gratuit par mer des voitures de Marseille, Gênes ou Naples à Palermo et retour. Chaque voiture pourra être accompagnée de trois hommes. Des bulletins spéciaux pour l'embarquement seront adressés aux concurrents, au reçu de leur engagement.